Центральный Государственный исторический архив в г. Ленинграде

Заказ № 11.

Фонд № 1276
Опись № 5
Дело № 612

Реставрационные Мастерские ГАУ МВД СССР в г. Ленинграде.

Дата: 13./I.60 г.

Оператор: Пахомова

Количество кадров:

Ц. Г. И. А.
Фонд №1276 Опись 5
Ед. хр. № 612

Фонд № Совет министров

ДЕЛО № 612

Дело по вопросу о постройке Россией Самсун-Сивасской ж. д. в Малой Азии на территории Турции.

Начато 26 декабря 1909 года
Кончено 28 июня 1912 года
На 337 листах

Ц. Г. И. А.
Фонд №1276 Опись 5
Ед. хр. № 612

№ 193 19 09/121 г.

арх. 464

1908 г.

612

ДѢЛО

КАНЦЕЛЯРІЯ СОВѢТА МИНИСТРОВЪ

О желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи (Самсунъ-Сивасская ж. д., Багдадская и пр.).

Ц. Г. И. А.
Фонд № 1276 Опись 5
Ед. хр. № 612

Началось 1909 года.

Кончилось 19 года.

Ц. Г. И. А.
Фонд № 1276 Опись 4
Ед. хр. № 464

На полулистахъ 331.

Слушано

арх. 464

Форма № 5

Центральный Государственный Исторический Архив в Ленинграде

ЛИСТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОКУМЕНТОВ

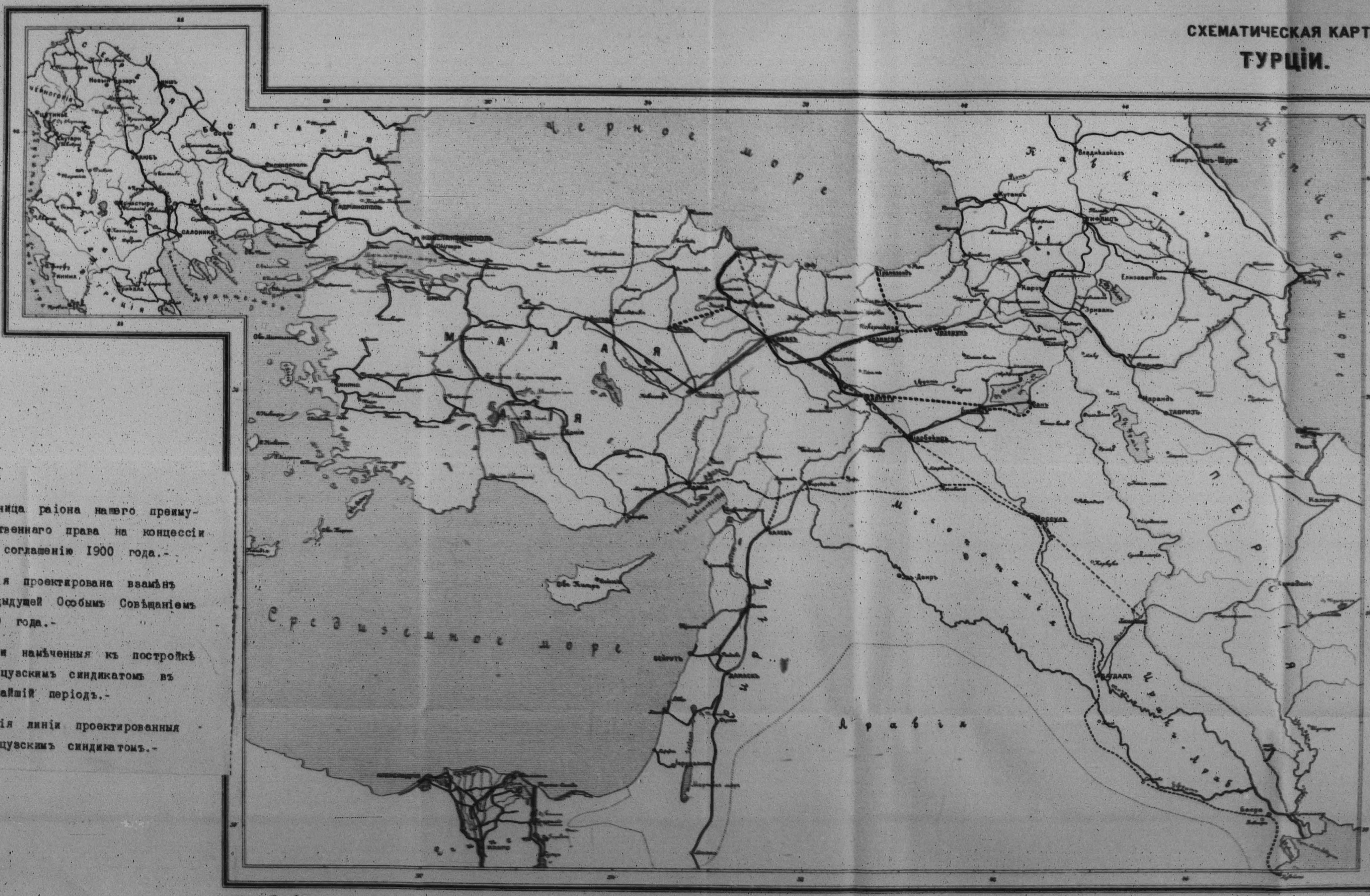
Фонд № 1276 год 1908 опись № 4 дело № 464

Название единицы хранения О железнодорожном строительстве в Малой Азии...

Дата использования	№№ использованных листов	Для какой цели использован документ	Характер использования документа (если снята копия или сделана выписка — указать способ воспроизведения и кому выдано)	Должность и подпись лица, сделавшего запись
17/V-49 г.				Нейману
10/I 55	120, 82, 167, 247.		Выписки	Губареву
19 I 55			Просмотрено	Писареву
18/IV-57			Просмотр. (Бои)	Боеву

зак 150-с

СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА
ТУРЦIИ.



Граница района нашего преимущественнаго права на концессiи по соглашенiю 1900 года.-

Линiя проектирована взамѣнъ предыдущей Особымъ Совѣщанiемъ 1910 года.-

Линiи намѣченныя къ постройкѣ французскимъ синдикатомъ въ ближайшiй перiодъ.-

Другiя линiи проектированныя французскимъ синдикатомъ.-

№ 5348.

Весьма секретно.

26/XII 909.

МИНИСТРЪ
ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ

Декабря 24 дня 1909 г.
№ 1217.

Конечно я [illegible] быть полезным и Министру. П. Столыпин!

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ.

Великобританское Правительство въ Ноябрѣ текущаго года увѣдомило насъ о томъ, что Общество Анатолійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, въ лицѣ Директора " Deutsche Bank" Гвиннеръ, предлагаетъ передать Англійскимъ капиталистамъ всѣ права свои по концессіи на участокъ Багдадской желѣзной дороги, идущій отъ Багдада къ югу до Персидскаго залива, съ тѣмъ, чтобы англичане отказались отъ участія въ той части предпріятія, которая касается линіи къ сѣверу отъ Багдада. Этимъ сообщеніемъ вопросъ о Багдадской желѣзной дорогѣ ставится вновь на очередь.

Въ виду огромнаго значенія, которое имѣетъ для насъ сооруженіе сказанной дороги, вопросъ объ отношеніи нашемъ къ нему подвергался всестороннему обсужденію въ особыхъ совѣщаніяхъ I-го Февраля 1907

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину. -

года въ связи съ обсужденіемъ общаго проекта соглашенія съ Англіей и 14 Іюля того же года въ связи съ предложеніемъ Германіи заключить съ нею особое соглашеніе по настоящему вопросу.

На обоихъ этихъ совѣщаніяхъ выяснилось, что сооруженіе Багдадской желѣзной дороги нанесетъ несомнѣнный ущербъ нашимъ интересамъ. Принимая однако во вниманіе, что дальнѣйшее противодѣйствіе наше осуществленію сказаннаго предпріятія врядъ-ли можетъ достигнуть цѣли, совѣщанія пришли къ заключенію, что для насъ представлялось бы болѣе выгоднымъ постараться ослабить наносимый нашимъ интересамъ ущербъ путемъ соотвѣтственныхъ компенсацій и гарантій.

На совѣщаніи 1-го Февраля 1907 года были уже намѣчены въ общихъ чертахъ тѣ компенсаціи, которыя было-бы желательно для насъ выговорить въ переговорахъ съ Англіей и Германіей. Совѣщаніе это признало необходимымъ всемѣрно противодѣйствовать соединенію Багдадской желѣзной дороги съ будущей сѣтью Персидскихъ желѣзныхъ дорогъ, добиваться самаго широкаго огражденія нашихъ интересовъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Персіи и, наконецъ, добиваться огражденія тѣхъ-же интересовъ въ сѣверной части Малой Азіи.

Совѣщаніе 14 Іюля, созванное для разсмотрѣнія предложенія Германіи о заключеніи съ нами соглашенія,

которое обнимало бы не только вопросъ о Багдадской желѣзной дорогѣ въ тѣсномъ смыслѣ, но и возможное развитіе его въ связи съ дѣломъ желѣзнодорожнаго строительства въ Сѣверной Персіи, признало также болѣе выгоднымъ пойти на встрѣчу предложенію Германіи, дабы выговорить у нея за отказъ отъ противодѣйствія сооруженію Багдадской желѣзной дороги необходимыя для насъ компенсаціи и гарантіи какъ въ Персидскомъ вопросѣ вообще, такъ, въ частности, и въ вопросѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Персіи.

Выработанный этимъ совѣщаніемъ нашъ проектъ соглашенія съ Германіей не получилъ, однако, дальнѣйшаго движенія, такъ какъ выяснилось, что Правительства Англіи и Франціи придерживались мнѣнія, что вопросъ о постройкѣ Багдадской желѣзной дороги долженъ быть поставленъ на совмѣстное обсужденіе 4 Державъ Англіи, Франціи, Германіи и Россіи. Такая постановка вопроса представляла для насъ наиболѣе серьезныя выгоды, ибо такимъ путемъ являлась возможность вновь отдалить на неопредѣленное время постройку Багдадской желѣзной дороги, и съ тѣхъ поръ вопросъ этотъ въ переговорахъ нашихъ съ Германіей не поднимался.

Изъ послѣднихъ сообщеній Англійскаго Правительства можно вывести заключеніе, что С.Джемскій Кабинетъ, не отказываясь отъ высказаннаго въ 1907 году

намѣренія принять рѣшеніе по вопросу о Багдадской желѣзной дорогѣ совмѣстно съ тремя другими заинтересованными въ данномъ дѣлѣ Державами, повидимому, готовъ сочувственно отнестись къ упомянутому выше новому предложенію Германскихъ капиталистовъ.

Такой оборотъ настоящаго дѣла заставляетъ насъ вновь пересмотрѣть наше къ нему отношеніе. Нѣтъ сомнѣнія, что дальнѣйшее чисто отрицательное отношеніе къ нему можетъ оказаться для насъ невыгоднымъ, ибо въ концѣ концовъ Багдадская желѣзная дорога можетъ быть построена вопреки нашему сопротивленію. Поэтому въ настоящее время, прежде всего возникаетъ вопросъ, какимъ путемъ мы могли бы наилучшимъ образомъ использовать участіе наше въ переговорахъ о сооруженіи Багдадской желѣзной дороги въ видахъ обезпеченія многообразныхъ и весьма существенныхъ интересовъ нашихъ, связанныхъ съ настоящимъ вопросомъ.

Интересы эти двоякаго свойства: съ одной стороны для насъ въ высшей степени важно оградить наше преимущественное положеніе въ сѣверной части Персіи, и съ этой точки зрѣнія мы особенно заинтересованы въ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, подступающихъ къ Персидской границѣ; съ другой стороны, для насъ имѣютъ большое стратегическое и экономическое значеніе желѣзнодорожныя линіи, идущія на сѣверъ къ Черному морю и къ нашей

Кавказской границѣ.

Первый вопросъ подвергался уже детальному обсужденію въ вышеупомянутыхъ совѣщаніяхъ и теперь остается лишь пересмотрѣть его въ связи съ нѣкоторыми новыми данными, заключающимися въ послѣднихъ сообщеніяхъ Англійскаго Правительства, вопросъ же о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи подлежитъ коренному пересмотру въ виду происшедшихъ за послѣднее время существенныхъ перемѣнъ въ Турціи.

Какъ извѣстно, въ 1900 году ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству удалось заключить съ Турціей особое соглашеніе, по которому Россійское Правительство получило исключительное право постройки желѣзныхъ дорогъ въ опредѣленномъ районѣ Малой Азіи, примыкающемъ къ южному побережью Чернаго Моря и къ нашей Кавказской границѣ, въ случаѣ если само Турецкое Правительство не будетъ ихъ сооружать казеннымъ способомъ. Этимъ соглашеніемъ до сихъ поръ достигались двѣ цѣли, существеннымъ образомъ ограждавшія наши интересы въ этомъ районѣ: съ одной стороны, преграждался доступъ иностраннымъ Державамъ къ южному побережью Чернаго Моря, съ другой, - вопросъ о постройкѣ въ этой мѣстности желѣзныхъ дорогъ откладывался на неопредѣленное время, такъ какъ Турція до сихъ поръ была не въ состояніи строить дороги своими средствами.

Нынѣ съ измѣненіемъ политическаго строя въ Оттоманской Имперіи намъ, повидимому, будетъ предстоять пересмотрѣть и это соглашеніе, такъ какъ при нынѣшнихъ условіяхъ оно врядъ ли будетъ въ состояніи въ должной степени ограждать наши интересы. Нѣтъ сомнѣнія, что современное Турецкое Правительство приложитъ всѣ усилія, чтобы избавиться отъ стѣснительнаго для нея соглашенія и, если бы даже ему это не удалось, оно можетъ прибѣгнуть къ казенному способу постройки желѣзной дороги въ той части Малой Азіи, которая имѣетъ для насъ столь важное политическое, стратегическое и экономическое значеніе.

Такимъ образомъ въ этомъ вопросѣ, какъ и въ вопросѣ о Багдадской желѣзной дорогѣ, намъ быть можетъ предстоитъ стать на новый путь активнаго участія въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи, дабы, взявъ въ этомъ дѣлѣ по возможности руководящую роль, постараться ослабить ту опасность, которую несомнѣнно представляютъ для насъ желѣзныя дороги въ Малой Азіи. На эту именно точку зрѣнія стало и наше Военное Вѣдомство.

Изъ желѣзныхъ дорогъ въ этомъ районѣ на первую очередь ставится вопросъ о проведеніи дороги отъ Самсуна до Сиваса, имѣющей большое торговое значеніе и не представляющей для насъ особой опасности. Въ настоящее

время образовалась компанія для постройки этой дороги, въ составѣ Петербургскаго Международнаго Банка, Maison N.J. et C.Bardac и Régie Générale de chemin de fer, ,которая уже подала Портѣ прошеніе о предоставленіи ей концессіи на проведеніе Самсунъ - Сивасской линіи.

Поэтому ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству надлежитъ установить теперь же свой взглядъ какъ на общій вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи, имѣющій для насъ громадное принципіальное значеніе, такъ и на частный вопросъ о Самсунъ - Сивасской линіи, затрагивающей интересы различныхъ нашихъ Вѣдомствъ.

Въ виду особой важности для русскихъ интересовъ затронутыхъ въ настоящемъ письмѣ вопросовъ, имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство, не признаете ли Вы возможнымъ созвать, для детальнаго ихъ обсужденія, особое совѣщаніе при участіи руководителей всѣхъ заинтересованныхъ Вѣдомствъ.

Препровождая при семъ копіи нѣкоторыхъ документовъ, могущихъ послужить, въ дополненіе къ настоящему письму, матеріаломъ для предстоящаго совѣщанія, считаю долгомъ присовокупить, что подобный же матеріалъ мною одновременно съ симъ сообщается Министрамъ: Финансовъ, Военному, Морскому и

Торговли и Промышленности.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности

[signature]

Разстояние.

Магистральная линия.

Баку-Энзели	около	320 в.
Энзели-Тегеранъ		327 в.
Тегеранъ-Кашанъ		170 в.
Кашанъ-Іездъ-Кирманъ		700 в.
	Итого	1517 в.

Ветви

Астара Тавризъ съ Урмія	300 в.
Тавризъ-Джульфа	280 в.
Тегеранъ-Хамаданъ	150 в.
Кашанъ-Испагань	230 в.
Асхабадъ-Мешедъ	120 в.
Мешедъ-Турбети Гайдери	360 в.
Могамедъ-абадъ Б. Аббасъ	

Условные знаки.

Существующ. жел. дор.

Проектир. русския дор.

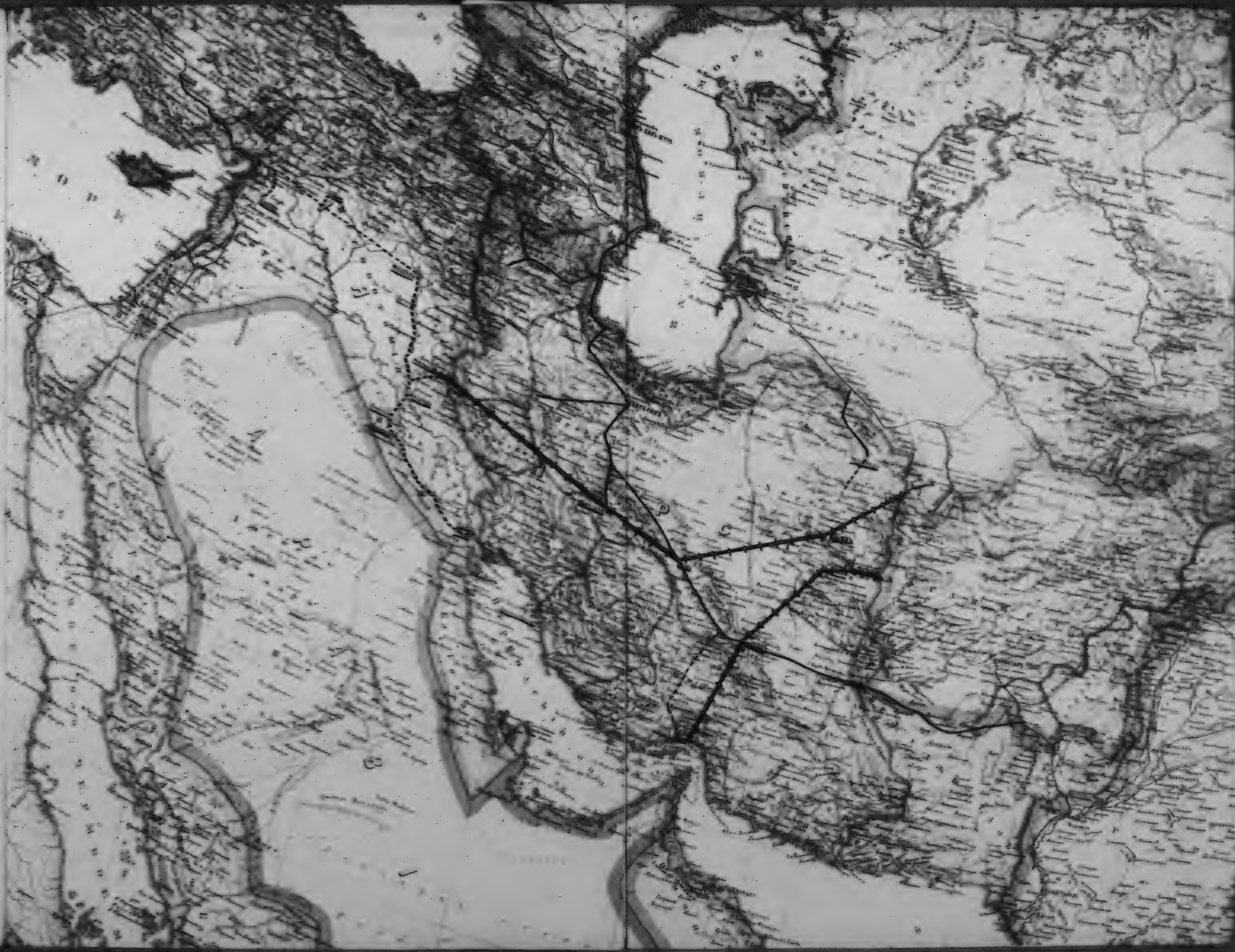
" английския

Продолжение линий

Проектир. Багдадская ж. дор.

[illegible]

[illegible]



1/ Протоколъ Совѣщанія I-го Февраля 1907 года.

2/ Протоколъ Совѣщанія I4-го Іюля 1907 года.

3/ Справка 23-го Декабря 1909 года.

4/ Англійское сообщеніе 6-го Ноября 1909 года.

5/ Англійское сообщеніе I8-го Ноября 1909 года.

6/ Англійское сообщеніе I9-го Декабря 1909 года.

7/ Copie d'un aide-mémoire remis à l'Ambassadeur d'Angleterre à St.Pétersbourg. le 13 Décembre 1909.

8/ Русско-турецкое соглашеніе 1900 года о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи.

9/ Историческая справка о Багдадаской ж.д.

ЖУРНАЛЪ СОВѢЩАНІЯ

I Февраля 1907 года,

по вопросу о соглашеніи съ Англіей на почвѣ персидскихъ дѣлъ, въ связи съ вопросомъ о Багдадской желѣзной дорогѣ.

Предсѣдательствовалъ:

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Гофмейстеръ А.П.Извольскій.

Присутствовали:

Россійскій Посолъ въ Лондонѣ Гофмейстеръ Графъ А.К.Бенкендорфъ.

Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь В.Н.Коковцовъ

Морской Министръ Генералъ-Адъютантъ И.М.Диковъ.

Министръ Торговли и Промышленности Шталмейстеръ Д.А.Философовъ.

Начальникъ Генеральнаго Штаба Генералъ-Лейтенантъ Ѳ.Ѳ.Палицынъ.

Помощникъ Военнаго Министра Генералъ-Лейтенантъ А.А.Поливановъ.

Состоящій для особыхъ порученій при Начальникѣ Генеральнаго Штаба Генералъ-Маіоръ Н.С.Ермоловъ.

Старшій Совѣтникъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ Тайн.Сов.К.М.Аргиропуло.

Товарищъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ Д.С.С. С.Е.Крыжановскій.

Директоръ Перваго Департамента Министерства Иностранныхъ Дѣлъ Д.С.С. Д.К.Сементовскій-Курило.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель напомнилъ, что въ предыдущемъ Совѣщаніи уже затронутъ былъ вопросъ объ основахъ для соглашенія съ Англіей на почвѣ персидскихъ дѣлъ, но исключительно по частному случаю - оказанія денежной помощи Шахскому Правительству. Нынѣ же предстоитъ высказаться по общему конкретному предложенію Великобританскаго Правительства о разграниченіи сферъ вліянія въ Иранѣ. До послѣдняго времени мысль эта не встрѣчала сочувствія въ русскомъ общественномъ мнѣніи, а въ руководящихъ кругахъ господствовало даже убѣжденіе, что Персія должна всецѣло подпасть подъ русское вліяніе и что намъ надо стремиться къ свободному выходу въ Персидскій Заливъ, съ проведеніемъ желѣзнодорожной линіи чрезъ всю Персію и созданіемъ укрѣпленнаго пункта на означенномъ Заливѣ. Событія послѣднихъ лѣтъ выяснили, однако, несбыточность этого плана и выдвинули вопросъ о необходимости устранить почву для конфликта съ Англіей, для чего наиболѣе подходящимъ средствомъ является разграниченіе сферъ вліянія. Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, заявляя себя рѣшительнымъ сторонникомъ этого взгляда, выразилъ желаніе сперва узнать мнѣніе Совѣщанія по принципіальному вопросу о цѣлесообразности такого именно направленія нашей политики, чтобы затѣмъ уже перейти къ обсужденію сдѣланныхъ Англіею конкретныхъ предложеній.

Совѣщаніе приняло принципъ разграниченія сферъ вліянія, какъ единственную возможную основу для соглашенія съ Великобританскимъ Правительствомъ, послѣ чего Предсѣдатель, въ видахъ всесторонняго освѣщенія вопроса, указалъ на тѣснѣйшую его связь съ предпріятіемъ Багдадской желѣзной дороги. Соглашеніе съ Англіей можетъ принести ожидаемые отъ него результаты и предупредить возможность международныхъ осложненій лишь въ томъ случаѣ, если не вызоветъ возраженій со стороны третьихъ Державъ, и прежде всего конечно Германіи, которая, какъ показали Марокскія событія, весьма ревниво относится къ заключаемымъ безъ ея вѣдома соглашеніямъ, могущимъ въ чемъ либо затронуть ея положеніе, какъ міровой Державы. Опасенія подобнаго рода тѣмъ болѣе основательны, что Германія, по имѣющимся даннымъ, уже обратила свое вниманіе на Персію и повидимому готовится создать себѣ тамъ интересы. Подтвержденіемъ тому же служитъ и тревога, возбужденная минувшимъ лѣтомъ въ Германіи однимъ лишь слухомъ о предстоящемъ общемъ соглашеніи Россіи

съ Англiей. Тревога эта была разсѣяна успокоительными завѣренiями ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства, въ томъ смыслѣ, что въ вопросахъ, непосредственно затрогивающихъ интересы Германiи, оно не свяжетъ себя никакимъ соглашенiемъ безъ предварительнаго уговора съ Германскимъ Правительствомъ. Но несомнѣнно, что для полнаго обезпеченiя себя съ этой стороны необходимо болѣе опредѣленнымъ образомъ столковаться съ нашей западной сосѣдкой и до извѣстной степени также разграничить области нашихъ взаимныхъ интересовъ. Почвой для такого соглашенiя естественно можетъ послужить Багдадская желѣзная дорога, сооруженiе которой Россiя донынѣ всячески старалась тормозить, заручившись для того содѣйствiемъ Францiи и Англiи. Поэтому желательно, чтобы Совѣщанiе высказалось, считаетъ ли оно полезнымъ для Россiи сойти въ этомъ вопросѣ съ того пути, котораго она донынѣ неуклонно держалась.

Министръ Финансовъ прежде всего указалъ, что распространенное мнѣнiе о существованiи у Германiи крупныхъ замысловъ промышленно-экономическаго характера въ Персiи значительно преувеличено. По имѣющимся свѣдѣнiямъ, Банки, спецiально финансирующiе нѣмецкую торговлю и промышленность въ Азiи, настолько поглощены существующими предпрiятiями, что едва ли въ состоянiи заняться новыми въ предѣлахъ Персiи, тѣмъ болѣе теперь, когда тревожное положенiе вещей въ Иранѣ отнюдь не благопрiятствуетъ процвѣтанiю экономической дѣятельности. Правда, нѣсколько крупныхъ банковъ образовали учрежденiе, подъ названiемъ Orientalische Bank и желаютъ организовать филiальное отдѣленiе въ Тегеранѣ, но насколько извѣстно, дѣятельность этого банка въ отношенiи Персiи имѣетъ скорѣе развѣдочный характеръ, въ видахъ выясненiя значенiя, которое могли бы прiобрѣсти въ будущемъ персидскiе рынки для Германiи. Тѣмъ не менѣе, наличность германскихъ интересовъ въ Персiи не можетъ быть отрицаема, и поэтому уговоръ, о которомъ упоминаетъ Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, является въ принципѣ весьма желательнымъ. Переходя въ частности къ вопросу о Багдадской желѣзной дорогѣ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ подтвердилъ, что всѣ соображенiя, которыя высказывались за послѣднее пятилѣтiе Министерствомъ Финансовъ о вредѣ сооружаемой дороги для нашихъ интересовъ остаются въ силѣ и теперь. Являясь важнымъ транзитнымъ путемъ между Западной Европой и Индiей, _предназначеннымъ частью замѣнить существующее морское сообщенiе, дорога эта минуетъ наши предѣлы и такимъ образомъ не дастъ намъ никакого участiя въ выгодахъ транзита_. Затѣмъ, Багдадская желѣзная дорога несомнѣнно подниметъ производительность прорѣзаемыхъ ею плодородныхъ областей Малой Азiи и Месопотамiи и создастъ на европейскихъ рынкахъ новаго серьезнаго _конкурента нашему хлѣбному вывозу_. Спецiально для экономическаго господства нашего въ сѣверной Персiи опасностью грозятъ проектированныя побочныя вѣтви отъ магистрали, по направленiю къ персидской границѣ, которыя откроютъ доступъ германскимъ и англiйскимъ товарамъ въ ближайшую сферу нашего экономическаго преобла-

данія. -

Нельзя однако скрывать отъ себя, что не въ нашей власти помѣшать постройкѣ Багдадской желѣзной дороги, или даже серьезно задержать ее. Единственный для сего способъ - воздѣйствіе на Францію - является мало надежнымъ, и едва ли намъ удалось бы надолго удержать французскихъ капиталистовъ отъ участія въ предпріятіи.

Равнымъ образомъ, надо отказаться отъ мысли, которую иногда высказывали, что можно парализовать опасность Багдадской желѣзной дороги созданіемъ конкурирующаго съ ней пути, а именно соединивъ русскія желѣзныя дороги съ индійскими чрезъ Афганскую территорію. Англія несомнѣнно считаетъ этотъ транзитный путь болѣе опаснымъ для себя, чѣмъ Багдадская желѣзная дорога, и едва ли дастъ согласіе на подобный проектъ. Остается, слѣдовательно, примириться съ неизбѣжностью осуществленія дороги и постараться, цѣною отказа отъ противодѣйствія, добиться у Германіи какихъ либо компенсацій. Во всякомъ случаѣ Министръ Финансовъ признаетъ нежелательнымъ для Россіи принять участіе въ предпріятіи Багдадской желѣзной дороги. По состоянію нашихъ финансовъ, непосредственное, дѣйствительное участіе для насъ невозможно, фиктивное же, въ лицѣ какого либо частнаго кредитнаго учрежденія и при посредствѣ французскихъ капиталистовъ, не обѣщаетъ намъ никакихъ выгодъ и не дастъ реальнаго вліянія въ дѣлѣ.

На это замѣчаніе Гофмейстеръ Графъ Бенкендорфъ отвѣтилъ указаніемъ, что Англія донынѣ всегда рассматривала вопросъ объ интернаціонализаціи Багдадской желѣзной дороги въ связи съ непремѣннымъ участіемъ въ оной Россіи, и отказъ нашъ отъ совмѣстной съ Англіей дѣятельности можетъ придать совершенно иное направленіе всему дѣлу.

Министръ Торговли и Промышленности находилъ, что продолженіе нашей обструкціонной политики въ вопросѣ о Багдадской желѣзной дорогѣ имѣло бы значеніе, если бы мы могли затормозить предпріятіе на десятки лѣтъ. Такъ какъ это не достижимо, то желательно, хотя бы добиться наиболѣе существенныхъ компенсацій.

Багдадская дорога столь вредна для русскихъ интересовъ, что расчитывать получить компенсаціи, имѣющія положительное для Россіи значеніе, едвали возможно. Приходится ограничиться компенсаціями такъ сказать отрицательнаго свойства, т.е. уменьшающими по возможности вредъ осуществленія Багдадской дороги. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ дѣлать различіе между магистралью этой дороги и тѣми, отчасти уже нынѣ проектируемыми, и отчасти могущими осуществиться въ будущемъ вѣтвями отъ этой магистрали, которыя направлены къ персидской границѣ. Значеніе магистрали съ точки зрѣнія русскихъ интересовъ сводится къ сосредоточенію на Багдадской дорогѣ транзита изъ Европы къ берегамъ Персидскаго Залива; этотъ транзитъ и нынѣ, съ закрытіемъ Закавказскаго транзита въ 1883 году, миновалъ Россію, которая такимъ образомъ понесетъ на этомъ дѣлѣ лишь косвенный убытокъ. Напротивъ, вышеупомянутыя вѣтви, въ особенности въ слу-

чаѣ продолженія ихъ по персидской территоріи, явятся прямою угрозою нашему экономическому вліянію въ естественно отведенной намъ сферѣ интересовъ, такъ какъ онѣ облегчатъ доступъ европейскихъ товаровъ на сѣверные персидскіе рынки, гдѣ мы теперь господствуемъ. Поэтому желательно въ предстоящихъ съ Англіей и Германіей переговорахъ выговорить Россіи, въ качествѣ компенсацій за отказъ ея противодѣйствовать Багдадской дорогѣ, слѣдующія условія:

I/ получить отъ Германіи гарантіи, что боковыя вѣтви къ персидской границѣ, подобно проектированной на Ханекинъ, не будутъ осуществалены.

2/ воспользоваться содѣйствіемъ Англіи и Германіи, чтобы заручиться продленіемъ хотя бы на десять лѣтъ срока истекающаго въ 1910 году Шахскаго обязательства не строить желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной Персіи, или измѣненіемъ этого обязательства въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги въ отведенныхъ нашему вліянію областяхъ Персіи могутъ строиться лишь съ согласія, а слѣдовательно съ соблюденіемъ интересовъ Русскаго Правительства.

3/ измѣнить въ смыслѣ, болѣе ограждающемъ наши интересы, соглашеніе съ Турціей о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Малой Азіи.

Представители Военнаго Вѣдомства и Генеральнаго Штаба единогласно констатировали невыгодное для Россіи значеніе съ стратегической точки зрѣнія предпріятія Багдадской желѣзной дороги и установили, что преимущества, получаемыя отъ нея Турціей, могутъ быть уравновѣшены только развитіемъ и улучшеніемъ нашей Кавказской желѣзнодорожной сѣти и усиленіемъ состава войскъ въ пограничномъ районѣ. Компенсацій же отъ другихъ Державъ мы въ военномъ отношеніи получить не можемъ. Тѣмъ не менѣе, въ виду изложенныхъ соображеній они также присоединились къ мысли о желательности вступить на извѣстныхъ условіяхъ въ соглашеніе о Багдадской желѣзной дорогѣ.

Установивъ такимъ образомъ принципіальную желательность договориться съ Англіей и Германіей по помянутымъ выше вопросамъ, Совѣщаніе перешло къ детальному обсужденію предложенія С.Джемскаго Кабинета. Вступительная часть выработаннаго онымъ проекта Конвенціи не вызвала никакихъ возраженій со стороны присутствующихъ, относительно включеннаго въ пункты I и 2 обязательства для Россіи и Великобританіи "не домогаться и не поддерживать ни для себя, ни въ пользу обоюдныхъ подданныхъ, никакихъ концессій политическаго или торговаго свойства", Шталмейстеръ Философовъ предложилъ дополнить эти пункты указаніемъ на необходимость подобнаго же обязательства и по отношенію къ подданнымъ третьихъ Державъ, къ чему присоединились и остальные члены Совѣщанія. Равнымъ образомъ Совѣщаніе высказалось за необходимость болѣе точно опредѣлить упоминаемыя въ проектѣ "концессіи политическаго и торговаго свойства" примѣрнымъ, но не исчерпывающимъ, перечисленіемъ таковыхъ, съ указаніемъ на предпріятія банковыя, желѣзнодорожныя, телеграф-

ныя, транспортныя, страховыя и т.п.

Затѣмъ Предсѣдатель предложилъ перейти къ раз-
смотрѣнію конкретныхъ предположеній Министерства Фи-
нансовъ и Генеральнаго Штаба относительно линіи разгра-
ниченія сферъ вліянія. По проекту Министерства Финан-
совъ, эта линія должна идти отъ Касри-Ширина на Хама-
данъ, Тегеранъ, Мешедъ, Гауданъ. Военное Вѣдомство же-
лало бы отодвинуть эту линію далѣе на югъ.

По этому поводу Начальникъ Генеральнаго Штаба вы-
сказалъ, что съ точки зрѣнія стратегической линію слѣ-
довало бы провести на Исфаганъ, оставивъ Керманшахъ
сѣвернѣе, чрезъ Іездъ, Хаккъ и закончить ее на Афган-
ской границѣ у мѣстечка Кусанъ. Для нашихъ интересовъ
весьма важно включеніе въ сферу русскаго вліянія всего
Хорасана, такъ какъ этимъ путемъ мы закрѣпимъ за со-
бой существующія и имѣющія большое стратегическое зна-
ченіе дороги къ Афганистану, проходящія чрезъ сѣверо-
восточную часть Персіи.

Генералъ-Маіоръ Ермоловъ, поддерживая мысль Гене-
ралъ-Лейтенанта Палицына, напомнилъ, что даже Лордъ Кер-
зонъ въ своемъ классическомъ сочиненіи о Персіи считa-
етъ сѣвернымъ предѣломъ возможной сферы англійскаго влі-
янія въ Иранѣ параллель Исфагана. Поэтому намъ вѣроятно не
представится особыхъ затрудненій уговориться съ англи-
чанами о проведеніи нашей линіи чрезъ этотъ пунктъ.
По объясненію Представителей Генеральнаго Штаба, Сеи-
станъ, въ качествѣ весьма плодородной мѣстности и ес-
тественнаго пути на Персію изъ Индіи, имѣетъ для Англіи

столь важное значеніе, что уступка ей въ Сеистанскомъ вопросѣ дастъ намъ возможность получить значительныя компенсаціи съ ея стороны. Нельзя кромѣ того терять изъ виду, что Сеистанскій вопросъ стоитъ въ неразрывной связи съ вопросомъ Афганскимъ, представляющимъ для англичанъ первостепенную важность. Съ назначеніемъ Лорда Китченера на постъ Главнокомандующаго Индійской арміей, весь старый планъ обороны Индіи подвергся коренному измѣненію. Теперь дѣлается все, чтобы обезпечить возможность быстраго наступленія на Гиндукушъ, и даже далѣе, и такимъ образомъ вынести оборону Индіи за ея предѣлы. Театромъ войны англичане навѣрное постараются сдѣлать Афганистанъ, и Афганская армія, которую они повидимому желаютъ подвергнуть коренной реорганизаціи, будетъ служить имъ авангардомъ. Одновременно Сеистанъ обратится въ мѣсто концентраціи Индійскихъ войскъ, наступающихъ съ юга. При такой постановкѣ дѣла, намъ надлежало бы при нашихъ переговорахъ съ Лондонскимъ Кабинетомъ добиться того, чтобы Афганистанъ дѣйствительно служилъ буферомъ между великобританскими владѣніями и нашими, какъ это вытекаетъ изъ предыдущихъ соглашеній, а не мѣстомъ будущихъ дѣйствій противъ насъ. Поэтому, отъ Англіи можно было бы потребовать обязательства признать statu quo въ Афганистанѣ на основаніяхъ, предложенныхъ самимъ Лондонскимъ Кабинетомъ, начиная съ 1869 года соображеній о томъ, чтобы территорія Афганистана являлась буферомъ между Россіей и Англіей въ Средней Азіи, и утвержденія за нами права имѣть хотя

ихъ торговыхъ агентовъ въ этой странѣ.

Министръ Финансовъ, со своей стороны, сообщилъ, что линія Касри-Ширинъ - Хамаданъ - Тегеранъ - Мешедъ - Гауданъ была принята финансовымъ Вѣдомствомъ по соображенію съ совокупностью реальныхъ интересовъ Россіи. Въ этихъ видахъ линія проведена съ такимъ расчетомъ, чтобы въ нашей сферѣ вліянія были сохранены весь Азербейджанъ, Тегеранъ, берега Каспійскаго Моря и сѣверный Хорасанъ, гдѣ мы уже имѣемъ прочное торгово-промышленное положеніе.

Генералъ-Адъютантъ Жиковъ и Д.С.С.Крыжановскій присоединились къ мнѣнію Статсъ-Секретаря Коковцова.

Линія же Генеральнаго Штаба встрѣтила поддержку Министра Торговли и Промышленности, Помощника Военнаго Министра и Тайн.Сов.Аргиропуло. Со своей стороны Посолъ въ Лондонѣ заявилъ, что онъ не видѣлъ бы препятствій предложить ее Великобританскому Правительству.

Резюмируя пренія по вопросу о возможной границѣ нашей сферы вліянія, Гофмейстеръ Извольскій высказалъ, что теперь, когда мы заняты выработкой соглашенія съ Англіей, имѣющаго цѣлью именно устраненіе возможности столкновенія съ нею, нельзя въ дѣлѣ проведенія нашей линіи руководствоваться исключительно стратегическими соображеніями. Министерство Иностранныхъ Дѣлъ въ настоящее время проводитъ систему послѣдовательныхъ соглашеній, которыя въ конечномъ результатѣ должны обезпечить насъ отъ столкновеній на всемъ протяженіи Азіатскаго фронта. Однако, въ виду указаній Военнаго Вѣдомства,

можно попытаться принять въ основу нашихъ переговоровъ съ Англіей линію, предложенную Генеральнымъ Штабомъ, въ видѣ максимума нашихъ требованій въ этомъ отношеніи.

Предсѣдатель прибавилъ, что, становясь на практическую точку зрѣнія, представляется болѣе, чѣмъ желательнымъ сговориться съ англичанами, такъ какъ за отсутствіемъ соглашенія съ ними мы все же окажемся не въ состояніи при существующихъ условіяхъ воспрепятствовать утвержденію ихъ въ Сеистанѣ. Поэтому цѣлесообразнѣе не пытаться создавать имъ препятствія, а выговорить себѣ возможно большія уступки съ ихъ стороны въ другихъ пунктахъ. Въ этомъ смыслѣ быть можетъ удастся, въ виду связи Сеистанскаго вопроса съ Афганскимъ, добиться отъ англичанъ какихъ либо уступокъ въ Афганистанѣ.

Со своей стороны Статсъ-Секретарь Коковцовъ счелъ нужнымъ по поводу редакціонной стороны Англійскаго проекта указать на необходимость сдѣлать оговорку о сохраненіи уже существующихъ русскихъ предпріятій въ той сферѣ, которая будетъ отграничена Англіею и соотвѣтственно англійскихъ предпріятій въ чертѣ нашего вліянія. Желательно также установить, что разграниченіе сферъ не отмѣняетъ существующаго договорнаго обязательства Персіи гарантировать уплату заключенныхъ ею въ Россіи займовъ доходами всѣхъ таможенъ, кромѣ расположенныхъ въ Фарсѣ и на Персидскомъ Заливѣ.

Закрывая засѣданіе, Предсѣдатель сообщилъ, что предположенія, высказанныя на Совѣщаніи, будутъ представлены имъ на ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕЕ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА

благовоззрѣніе на предметъ испрошенія ВЫСОЧАЙШИХЪ указаній для дальнѣйшаго направленія переговоровъ съ Англіей и Германіей.-

ЖУРНАЛЪ

ЗАСѢДАНІЯ ОСОБАГО СОВѢЩАНІЯ I4-ГО ІЮЛЯ 1907 ГОДА

по вопросамъ о Багдадской

желѣзной дорогѣ и о Персидскихъ телеграфныхъ линіяхъ.

Предсѣдательствовалъ:

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеръ А.П.Извольскій.

Присутствовали:

Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретеръ В.Н.Коковцовъ.

Морской Министръ, Генералъ-Адъютантъ И.М.Диковъ.

За Начальника Генеральнаго Штаба, Генералъ-отъ-Инфантеріи Н.Д.Артамоновъ.

Товарищъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ, Тайн.Сов.Н.А.Губастовъ.

Товарищъ Министра Торговли и Промышленности, Тайн.Сов. М.А.Остроградскій.

Помощникъ Военнаго Министра, Генералъ-Лейтенантъ А.А.Поливановъ

Старшій Совѣтникъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, Тайн.Сов. Н.М.Аргиропуло.

Первый Секретарь Миссіи въ Тегеранѣ, Д.С.С. А.С.Сомовъ.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель вкратцѣ напомнилъ присутствующимъ ходъ переговоровъ съ Германскимъ Правительствомъ о соглашеніи съ нами по вопросу о Багдадской желѣзной дорогѣ , приведшихъ наконецъ къ опредѣленному проекту такого соглашенія, съ которымъ Германія нынѣ выступила. Возникновеніе переговоровъ относится къ тому моменту, когда Берлинскій Кабинетъ, обезпокоенный слухами о готовящемся между Россіей и Англіей соглашеніи, выразилъ намъ надежду, что въ вопросѣ о Багдадской желѣзной дорогѣ, въ которомъ особенно заинтересована Германія, мы ничего не предпримемъ, не войдя съ нею предварительно въ обмѣнъ мнѣній. Въ отвѣтъ

на это нами были даны самыя успокоительныя завѣренія, подтвержденныя затѣмъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ при личномъ свиданіи съ Канцлеромъ Княземъ Бюловымъ, когда намѣтилось также, что почвой для соглашенія между обѣими Державами могутъ послужить персидскія дѣла.

Въ соотвѣтствіи съ такимъ положеніемъ вещей, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ полагалъ бы своевременнымъ приступить къ разсмотрѣнію того отвѣта, который намъ надлежало бы дать Германіи на сдѣланное ею предложеніе.

Переходя къ обсужденію предполагаемаго соглашенія по существу, Гофмейстеръ Извольскій остановился на томъ, что мы всегда относились къ предпріятію Багдадской желѣзной дороги отрицательно и старались препятствовать ея осуществленію. Нельзя не признать, что въ этомъ направленіи мы достигли нѣкоторыхъ результатовъ, благодаря преимущественно отношеніямъ нашимъ къ Франціи, которая до послѣдняго времени, во вниманіе къ нашимъ интересамъ, уклонялась отъ участія въ дѣлѣ. Однако, расчитывать на такой же успѣхъ и въ будущемъ мы едва ли вправѣ, и намъ надлежитъ нынѣ же озаботиться огражденіемъ своихъ интересовъ въ предвидѣніи того, что участіе французскихъ капиталовъ въ постройкѣ Багдадской желѣзной дороги станетъ совершившимся фактомъ.

Не слѣдуетъ упускать изъ виду тѣхъ отношеній, которыя проявляются къ этому вопросу со стороны различныхъ Государствъ. Дѣло въ томъ, что на Багдадскую желѣзную дорогу и ея значеніе существуетъ глубокое различіе во взглядахъ между Германіей и Англіей. Въ то время, какъ Германія желала бы, за недостаткомъ собственныхъ средствъ на постройку, интернаціонализировать предпріятіе путемъ привлеченія капиталовъ третьихъ Державъ къ осуществленію его на всемъ протяженіи, Англія выдвигаетъ точку зрѣнія желательности раздѣ-

ленія всей дороги на участки, подчиненные кон-
дъй вліянію и исключительному контролю отдѣль-
ныхъ Державъ. При этомъ на свою долю Англія бе-
ретъ участокъ, начинающійся сѣвернѣе Багдада
и доходящій до Персидскаго Залива, причемъ вы-
говариваетъ себѣ право предоставить привлекае-
мымъ къ дѣлу постройки этого участка капиталамъ
собственную гарантію, взамѣнъ километрической
отъ Турецкаго Правительства, предусмотрѣнной
въ Германской концессіи. Есть основаніе пола-
гать, что Англія намѣрена весьма настойчиво
поддерживать именно свою точку зрѣнія.

Такое разногласіе во взглядахъ двухъ
Державъ можетъ не только задержать окончаніе
постройки Багдадской дороги, но и совсѣмъ по-
мѣшать ей. Во всякомъ случаѣ оно является го-
раздо болѣе реальной угрозой благополучному за-
вершенію германскаго предпріятія, чѣмъ наши по-
пытки временно предотвратить участіе въ немъ
французскихъ капиталистовъ. Пользуясь нашимъ

прежнимъ отрицательнымъ отношеніемъ къ дорогѣ,
мы могли бы, взамѣнъ отказа отъ противодѣйствія
планамъ Германіи, выговорить у нея весьма ре-
альныя компенсаціи въ персидскомъ вопросѣ. Вы-
ясненіе этого вопроса и желательно въ нынѣшнемъ
засѣданіи.

Соглашаясь съ Гофмейстеромъ Извольскимъ,
что Багдадская желѣзная дорога есть предпрія-
тіе, вредное для русскихъ интересовъ, Министръ
Финансовъ со своей стороны призналъ, что даль-
ше мы едва ли можемъ препятствовать ея осуще
ствленію. Своимъ противодѣйствіемъ мы не до-
стигнемъ цѣли, а внесемъ лишь въ наши отноше-
нія съ Германіей весьма нежелательный элементъ
раздраженія. Но, отказываясь отъ противодѣйствія
мы должны взамѣнъ обезпечить свои интересы со-
отвѣтствующими уступками со стороны Германіи.
Главной нашей цѣлью, по мнѣнію Статсъ-Секрета-
ря Коковцова, является изолированіе Персіи отъ
Багдадской линіи. Этого мы должны достигнуть,

препятствуя предполагаемому соединенію вѣтви отъ Садидже на Ханекинъ съ будущею сѣтью персидскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Далѣе, Министръ Финансовъ перешелъ къ разсмотрѣнію проекта возможнаго участія Россіи въ интернаціонализированномъ предпріятіи Багдадской желѣзной дороги. То участіе, которое предлагается Россіи - въ размѣрѣ 3.000 акцій при общемъ основномъ капиталѣ въ 45.000 акцій - совершенно непріемлемо. Россіи отводится неподобающее ей второстепенное мѣсто, безъ права даже имѣть своего Вице-Президента въ центральномъ Совѣтѣ. По этимъ соображеніямъ, Министръ Финансовъ полагалъ бы желательнымъ участіе Россіи на наложенныхъ условіяхъ вовсе отклонить.

Что касается соединенія вѣтви Багдадской желѣзной дороги Садидже-Ханекинъ съ персидскими желѣзными дорогами, то, категорически высказываясь за желательность препятствовать тако-

му соединенію всѣми силами, Статсъ-Секретарь Коковцовъ выразилъ мнѣніе, что касающійся именно этого вопроса пунктъ II-ой проекта соглашенія съ Германіей слѣдовало бы измѣнить въ смыслѣ предоставленія намъ полной свободы строить линіи на соединеніе съ Ханекиномъ, лишь когда это будетъ признано желательнымъ нами и во всякомъ случаѣ не связывая насъ обязательствомъ, хотя бы моральнымъ. Въ основу могла бы быть положена въ общихъ чертахъ намѣченная Министромъ Финансовъ редакція, а именно: Россія, допуская въ будущемъ возможность соединенія сѣти Багдадской желѣзной дороги съ рельсовыми путями сѣверной Персіи, сохраняетъ за собою право установить моментъ, когда такое соединеніе можетъ осуществиться и во всякомъ случаѣ не ранѣе постройки линіи Садидже-Ханекинъ.

Гофмейстеръ Извольскій разъяснилъ, что онъ вполнѣ согласенъ съ мнѣніемъ Министра

финансовъ. Схему участія Россіи въ Багдадской желѣзной дорогѣ, о которой упомянулъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ, представляетъ собою первоначальный проектъ германскихъ капиталистовъ, который не встрѣтилъ даже одобренія Франціи и подлежитъ коренной переработкѣ.

Очевидно, что объ участіи Россіи на предложенныхъ въ проектѣ основаніяхъ не можетъ быть и рѣчи. Что касается нашего проекта статьи II-ой, то Министръ Иностранныхъ Дѣлъ подтвердилъ, что онъ смотритъ на дѣло совершенно такъ же, какъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ, и что редакціею статьи, обусловливающею постройку соединительной линіи предварительнымъ соглашеніемъ между обѣими Державами, имѣлось въ виду обезпечить насъ въ этомъ отношеніи. Предполагалось, что болѣе мягкая формула легче будетъ принята Германскимъ Правительствомъ, коему надо считаться съ общественнымъ мнѣніемъ, и что нежелательно рѣзко подчеркивать условія,

стѣсняющія нѣмецкую торгово-промышленную предпріимчивость. Но за всѣмъ тѣмъ, если Совѣщаніе опасается, что избранный нами текстъ можетъ породить недоразумѣнія, то не встрѣтится никакихъ препятствій къ изысканію другой, болѣе опредѣленной формулировки этого пункта.

Присоединяясь къ высказаннымъ Статсъ-Секретаремъ Коковцовымъ мыслямъ и находя также, что статья II-ая обсуждаемаго контръ-проекта ни по внѣшнимъ выраженіямъ, ни по внутреннему содержанію не соотвѣтствуетъ заключеніямъ, принятымъ въ Совѣщаніи 1 Февраля с.г. по вопросу о постройкѣ Багдадской желѣзной дороги, Товарищъ Министра Торговли и Промышленности замѣтилъ, что, по его мнѣнію, намъ надлежало бы использовать возможно полнѣе обнаруживаемыя Германіею стремленія притти съ нами къ соглашенію. По мнѣнію Тайнаго Совѣтника Остроградскаго, въ основу нашихъ переговоровъ съ Германіею слѣдовало бы поставить требованіе, чтобы

Германія, всемѣрно уважая права наши въ сѣверной Персіи, выговариваемыя нами по соглашенію съ Англіей, отказалась вмѣстѣ съ тѣмъ отъ осуществленія проектированной постройки вѣтки Садидже-Ханекинъ. Если бы это, по ходу дальнѣйшихъ переговоровъ, оказалось безусловно недостижимымъ, то лишь въ такомъ случаѣ можно бы пойти на нѣкоторое послабленіе нашихъ требованій, причемъ желательно измѣнить редакцію статьи II-ой въ томъ смыслѣ, какъ это предложено Статсъ-Секретаремъ Коковцовымъ, и въ соотвѣтствіи съ положительно высказаннымъ, на первомъ засѣданіи по Багдадскому вопросу, пожеланіемъ не допускать соединенія Багдадской желѣзной дороги съ желѣзнодорожною сѣтью Персіи.

Соображенія Министра Финансовъ и Тайнаго Совѣтника Остроградскаго получили полное сочувствіе со стороны Генерала-отъ-Инфантеріи Артамонова и Генералъ-Лейтенанта Поливанова.

Морской Министръ, принципіально соглашаясь съ мнѣніемъ большинства Совѣщанія, высказалъ, что за отказъ отъ противодѣйствія постройкѣ Багдадской линіи, намъ желательно было бы получить болѣе существенныя компенсаціи. Въ этомъ отношеніи мы могли бы поднять вопросъ о пріобрѣтеніи нами морской станціи на Средиземномъ морѣ, что, при вліятельномъ положеніи Германіи въ Константинополѣ, не представило бы, можетъ быть, чрезвычайныхъ затрудненій.

Генералъ-Адъютантъ Диковъ формулировалъ свое мнѣніе въ нижеслѣдующихъ выраженіяхъ:

"Отказываясь отъ вліянія въ Персіи, Германія, въ сущности, ничего намъ не даетъ, тѣмъ болѣе, что, намѣреваясь строить дорогу до границы Персіи /Ханекинъ/ и требуя, чтобы мы продолжили эту дорогу внутрь страны, - она поступаетъ совершенно обратно своему обѣщанію. Затѣмъ Багдадская дорога сдѣлаетъ переворотъ въ Малой Азіи и можетъ повліять на колонизацію южнаго берега Чернаго моря, что поведетъ

къ потерѣ нашего господства на этомъ морѣ. Содѣйствіе Германіи къ пріобрѣтенію нами угольныхъ станцій въ Архипелагѣ и Красномъ морѣ, подъ предлогомъ, напримѣръ, удобства пользоваться ими для комерческихъ цѣлей Багдадской дороги, могло бы служить достаточной компенсаціей нашего содѣйствія и, главное, условнаго обѣщанія продолжить дорогу отъ Ханекина".

Въ отвѣтъ на это, Предсѣдатель указалъ на тѣ выгоды, которыя уже получатся на почвѣ персидскихъ дѣлъ, и потому, по его мнѣнію, раздѣляемому прочими членами Совѣщанія, поднимать теперь вопросъ, не имѣющій прямого отношенія къ происходящимъ съ Германіею переговорамъ и требующій предварительнаго и, можетъ быть, продолжительнаго обсужденія, было бы несвоевременно, тѣмъ болѣе, что успѣхъ такого шага еще не можетъ быть впередъ установленъ.

Заканчивая пренія по этому дѣлу, Предсѣдатель сообщилъ, что пунктъ VI-ой подлежащего передачѣ Германскому Правительству проекта соглашенія будетъ измѣненъ соотвѣтственно высказаннымъ на Совѣщаніи взглядамъ.

Переходя затѣмъ къ вопросу о соглашеніи съ Англіей относительно телеграфныхъ линій, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ началъ съ изложенія обстоятельствъ дѣла, состоящаго въ томъ, что, по возникшему предположенію, англичане уступаютъ намъ свои права на линіи Тегеранъ-Мешедъ и Тегеранъ-Ханекинъ, получая отъ насъ за это приблизительно половину линіи Мешедъ-Сеистанъ и наше обязательство не противиться продленію до 1945 года англійской концессіи на телеграфы Джаскъ-Гвадаръ, Тегеранъ-Буширъ и центральную линію Кашанъ-Робатъ.

При этомъ Гофмейстеръ Извольскій указалъ, что во всей совокупности переговоровъ съ Лондонскимъ Кабинетомъ вопросъ этотъ, сравнительно частнаго значенія, - вызвалъ едва ли не

самыя большія затрудненія. Причина этого кроется вѣроятно въ томъ, что англичане видѣли всегда въ нашемъ стремленіи проникнуть въ Сеистанъ, выражавшемся между прочимъ и въ постройкѣ Мешедъ-Сеистанской телеграфной линіи, затаенные наступательные замыслы, особенно въ виду того, что въ Сеистанѣ у насъ въ сущности нѣтъ реальныхъ интересовъ. Поэтому желаніе сохранить линію въ русскихъ рукахъ являлось въ ихъ глазахъ признакомъ неискренности нашихъ намѣреній. Если мы добиваемся установленія прочныхъ отношеній съ Англіей, то необходимо считаться съ таковымъ ея взглядомъ и не настаивать на удержаніи за собою полностью означенной линіи, тѣмъ болѣе, что таковая, сама по себѣ, безъ всякой другой опорной базы въ восточной Персіи, едва ли представляетъ для насъ сколько нибудь существенное значеніе, даже и съ точки зрѣнія стратегической. Вообще, въ высшей степени желательно для устраненія

излишнихъ поводовъ къ треніямъ, стремиться къ тому, чтобы за каждой изъ договаривающихся сторонъ сохранялось по возможности менѣе правъ въ сферѣ вліянія другой; поэтому предложеніе Англіи передать намъ свои права на проводъ между Тегераномъ и Ханекиномъ и получить наше согласіе на продленіе ей на 20 лѣтъ концессій на линіи Тегеранъ-Буширъ, Тегеранъ-Робатъ и Джаскъ-Гвадаръ, представляется въ общемъ для насъ выгоднымъ, ибо обезпечиваетъ за нами могущую пріобрѣсти немаловажное политическое значеніе линію, цѣликомъ пролегающую по отмежеванной намъ области. Въ видахъ освѣщенія технической и денежной сторонъ вопроса, Гофмейстеръ Извольскій знакомитъ Совѣщаніе съ присланной Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ справкою /прилагаемою къ Журналу Совѣщанія/, изъ коей явствуетъ, что проектируемая Англіею комбинація при условіи невозложенія на русскую казну обременительныхъ расходовъ должна быть признана вполнѣ

пріемлемою. Затѣмъ Министръ Иностранныхъ Дѣлъ сообщилъ, на основаніи только что полученной отъ Посланника въ Тегеранѣ телеграммы, что, насколько удалось установить, за Шахскимъ Правительствомъ не числится долга Англіи за постройку Тегеранъ-Ханекинской линіи, но что вообще вопросъ этотъ нѣсколько неясенъ и потребуетъ дальнѣйшей разработки; въ настоящее же время важно опредѣлить лишь принципіальный взглядъ нашъ на дѣло.

Первый Секретарь Миссіи въ Тегеранѣ, подтверждая запущенность линіи и необходимость капитальнаго ремонта, высказываетъ, что, получивъ на нее юридическія права, мы могли бы воспользоваться этимъ, чтобы, передавъ ее въ эксплоатацію Компаніи Индо-Европейскаго телеграфа, добиться, взамѣнъ, установленія прямого телеграфнаго сообщенія между Россіей и Тегераномъ /черезъ Астару/, ибо монопольныя права Компаніи на проводъ Казвинъ-Тегеранъ препятствуютъ нынѣ такому сообщенію.

Замѣститель Начальника Генеральнаго Штаба высказываетъ сомнѣніе въ томъ, чтобы Мешедо-Сеистанская линія имѣла по существу особое значеніе для Англіи, тогда какъ для насъ потерей ея закрывается возможность имѣть свѣдѣнія о дѣятельности англичанъ въ Сеистанѣ и Афганистанѣ; какъ выясняется однако изъ дальнѣйшаго обмѣна мнѣній, англичане не пріобрѣтаютъ права препятствовать телеграфнымъ сношеніямъ нашихъ Консульскихъ Представителей съ Тегераномъ и Россіею и послѣ перехода южнаго участка линіи въ англійское завѣдываніе.

Товарищъ Министра Торговли и Промышленности, считая проектъ объ обмѣнѣ телеграфными линіями Тегеранъ-Мешедъ и Тегеранъ-Сеистанъ окончательно выясненнымъ, задается вопросомъ, не слѣдовало ли бы распространить примѣненный въ данномъ случаѣ принципъ и на линіи, соединяющія Тегеранъ съ Буширомъ и Робатомъ, и по-

стараться получить право на эксплоатацію головныхъ участковъ этихъ линій въ предѣлахъ русской зоны.

Министръ Финансовъ, присоединяясь къ мнѣнію Тайнаго Совѣтника Остроградскаго, о цѣлесообразности намѣченнаго рѣшенія относительно Мешедо-Тегеранской и Мешедо-Сеистанской линій и также высказываясь за пріобрѣтеніе нами юридическихъ правъ на линію Тегеранъ-Ханекинъ, безъ принятія крупныхъ расходовъ на нашъ счетъ, полагаетъ, что послѣднее предположеніе Представителя Министерства Торговли въ теоріи является вполнѣ правильнымъ, но, что помимо трудности добиться отъ Англіи согласія на такую мѣру, нельзя забывать, что участокъ между Тегераномъ и Іездомъ представляетъ собою составную часть непрерывнаго телеграфнаго сообщенія между Англіей и Индіей, и, принявъ его въ свое вѣдѣніе, мы обслуживали бы интересы англійской торговли и политики, неся, кромѣ того, какъ это разъяснилъ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Сомовъ, значительные расходы по завѣдыванію участкомъ.

Къ заключенію Министра Финансовъ въ его совокупности присоединилось и Совѣщаніе.-

По конвенціи, заключенной Турецкимъ Правительствомъ съ Обществомъ Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Багдадская дорога разбивается на участки въ 200 километровъ каждый.

Первый участокъ отъ Коніи до Эрегли закончень былъ въ 1904 году. Дальнѣйшая постройка желѣзной дороги была задержана отсутствіемъ средствъ какъ у Турецкаго Правительства, такъ и у Анатолійскаго Общества. Лишь въ 1908 году между Портой и названнымъ Обществомъ состоялось соглашеніе относительно постройки четырехъ новыхъ участковъ этой дороги протяженіемъ въ 840 километровъ отъ Булгурлу на Адану и Бирелжикъ къ мѣстечку Эль Гелифъ въ верхней Мессопотаміи съ боковой вѣткой отъ Тель Хабеша до Алеппо. По этому соглашенію за дорогой сохраняется право на прежнюю гарантію въ размѣрѣ 15.000 франковъ на километръ; обезпеченіемъ этой гарантіи должны служить избытки доходовъ, находящихся въ завѣдываніи Оттоманскаго Публичнаго долга. На постройку этого участка потребуется капиталъ въ 227 милліоновъ, на каковую сумму долженъ былъ быть выпущенъ Турецкій Государственный заемъ, по облигаціямъ коего будетъ

уплачиваться 4% и 0,8% погашенія.

Такимъ образомъ соглашеніе это было поставлено въ полную зависимость отъ финансовой состоятельности Турецкаго Правительства. Благодаря этому постройка новаго участка, къ коей приступлено было въ Іюлѣ 1908 года, подвергается весьма существеннымъ замедленіямъ, тѣмъ болѣе, что постройка первыхъ 200 километровъ этого участка сопряжена съ значительными расходами, такъ какъ онъ долженъ пройти черезъ горные хребты Таврскій и Антитаврскій, направляющіеся съ сѣверо-востока на юго-западъ.

Не расчитывая на улучшеніе въ близкомъ будущемъ финансоваго положенія Турціи, Германское Правительство повидимому возлагаетъ надежды на предполагаемое увеличеніе турецкихъ ввозныхъ пошлинъ, имѣя въ виду добиться ассигнованія километрической гарантіи по Багдадской желѣзной дорогѣ изъ этого источника.

Вопросъ о повышеніи турецкихъ ввозныхъ пошлинъ далекъ еще отъ разрѣшенія. Большинство Державъ обусловливаетъ свое согласіе на повышеніе пошлинъ особыми оговорками. Великобританское Правительство обусловливаетъ свое согласіе между прочимъ полученіемъ отъ Анатолійскаго общества категорическаго отказа отъ обращенія какой либо части новой надбавки на уплату километрической гарантіи по Багдадской ж.д.. Общество это на предложеніе Порты дать просимое заявленіе отвѣтило отказомъ.

Итальянское Правительство соглашается на повышеніе пошлинъ подъ условіемъ погашенія Турціей многочисленныхъ денежныхъ претензій, о которыхъ Итальянское Правительство ведетъ съ нею уже давно безплодные переговоры.

Германское Правительство за свое согласіе потребовало продолженія силы Германо-Турецкаго торговаго договора съ 1912 года еще на 5 лѣтъ и повидимому расчитываетъ воспользоваться таможенной надбавкой для продолженія Багдадской желѣзной дороги.

Согласіе Австріи получено Турціей въ 1908 г. при заключеніи между ними соглашенія о Босніи и Герцеговинѣ.

Франція отвѣтила пока принципіальнымъ согласіемъ на повышеніе ввозныхъ пошлинъ, но, повидимому, не исключена возможность заявленія и съ ея стороны нѣкоторыхъ оговорокъ.

ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство, имѣя въ виду оффиціальное заявленіе Порты о томъ, что таможенная надбавка не будетъ ею употреблена на предпріятія, по коимъ Турція приняла уже на себя обязательства, выразило свое принципіальное согласіе, обусловивъ его однако огражденіемъ нашихъ наиболѣе существенныхъ коммерческихъ интересовъ.

23 Декабря 1909 года.-

Переводъ съ англійскаго. 4
11

Копія памятной записки Англійскаго Посольства С.Петербургъ, 6/19 Ноября 1909 года

ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Правительству извѣстно что несколько недѣль тому назадъ г.Лоудеръ обратился къ Высокой Портѣ съ ходатайствомъ о желѣзнодорожной концессіи на линію соединяющую Персидскій Заливъ съ Багдадомъ по долинѣ рѣки Тигра; одновременно испрашивалось согласіе Порты на соединеніе Средиземнаго Моря съ Багдадомъ продолженіемъ вышеупомянутой линіи вдоль долины Евфрата.

ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству должно быть также извѣстно, что Королевское Правительство дало свое согласіе на 4-процентную надбавку турецкихъ пошлинъ на нѣкоторыхъ условіяхъ, среди коихъ было одно о томъ, чтобы не было дано километрической гарантіи изъ доходовъ отъ таможенной надбавки и чтобы отъ Германскаго Правительства Высокой Портой было получено письменное обязательство по этому поводу. Невѣроятно, однако, чтобы такое обязательство было бы дано, ибо Компанія Багдадской желѣзной дороги знаетъ, что пока Державами не будетъ дано согласіе на увеличеніе ввозныхъ пошлинъ и пока, по крайней мѣрѣ, нѣкоторая часть этихъ доходовъ не будетъ ассигнована на уплату километрической гарантіи - таковая не можетъ быть дана.

Немного дней спустя г.Гвиннеръ увѣдомилъ г.Бабингтона Смиса, что онъ теперь готовъ согласиться на слѣдующія условія:

I. Завѣдываніе участкомъ желѣзной дороги отъ Багдада до Персидскаго Залива будетъ Англійское.

2. Постройка этого участка дороги будетъ выполнена

изъ англійскаго матеріала и исключительно англичанами.

3. Не англійскіе интересы могутъ участвовать на этомъ участкѣ лишь въ роли подчиненной, и

Въ желѣзной дорогѣ на сѣверъ отъ Багдада ни въ коемъ случаѣ не должно быть допущено участіе англійской группы

Сэръ Э.Грэй въ свое время увѣдомилъ Графа Меттерниха, что пока не будетъ достигнуто соглашенія касательно Багдадской ж.д., Королевское Правительство не можетъ дать своего согласія на увеличеніе турецкихъ ввозныхъ пошлинъ; онъ тогда же замѣтилъ, что необходимость приглашенія соучастія Россіи и Франціи составляло одно изъ затрудненій на пути къ участію Королевскаго Правительства въ желѣзной дорогѣ. Нынѣ однако онъ узналъ, что можетъ быть Германское Правительство откажется въ пользу Королевскаго Правительства отъ всѣхъ своихъ правъ на продолженіе дороги на югъ отъ Багдада и послѣднему будетъ дана полная свобода придти къ соглашенію съ Портой относительно желѣзной дороги Багдадъ-Персидскій заливъ. Для англійскихъ интересовъ въ Месопотаміи крайне важно добиться этого, ибо это и есть именно тотъ пунктъ, на которомъ постоянно настаивало Королевское Правительство. Другія Державы, включая Россію, повидимому, расположены согласиться безъ условій на повышеніе турецкихъ пошлинъ; и Королевское Правительство поступило бы, вѣроятно, такъ же, если Германское Правительство уступитъ по вышеупомянутому пункту.

Германская линія на сѣверъ отъ Багдада является для Королевскаго Правительства предметомъ гораздо меньшихъ интересовъ, чѣмъ линія, идущая по совершенно иному пути изъ Багдада прямо на западъ.

Рѣшеніе по этому предмету настоятельно нужно, такъ какъ вопросъ о повышеніи турецкихъ пошлинъ тѣсно съ нимъ связанъ. Противиться такому повышенію Королевское Правительство одно не можетъ; и разъ по этому пункту будетъ сдѣлана уступка, - не будетъ препятствій къ сооруженію Багдадской желѣзной дороги Германіею.

Письмо Великобританскаго Посла отъ 18 Ноября/1 Декабря 1909 года.

/ Переводъ съ Англійскаго./

Ссылаясь на предыдущіе разговоры касательно Багдадской желѣзной дороги, я имѣю честь сообщить Вамъ, что никакихъ переговоровъ съ Германіей не ведется, но что г.Гвиннеръ вошелъ въ сношенія съ Британской группой финансистовъ. Въ настоящее время еще не совсѣмъ ясно, какое предложеніе будетъ результатомъ этихъ сношеній и пока оно не будетъ представлено Британскому Правительству съ одобренія Германскаго Правительства нельзя быть увѣреннымъ, что оно будетъ пріемлемымъ. Если же оно окажется пріемлемымъ Правительство Его Величества не приметъ его до тѣхъ поръ пока вопросъ не будетъ обсужденъ съ Русскимъ и Французскимъ Правительствами, такъ что какое бы соглашеніе ни было достигнуто, оно будетъ соглашеніемъ à quatre

Мое Правительство увѣрено, что Вы ему вполнѣ объясните Вашу точку зрѣнія, и что такъ какъ Русское и Французское Правительства были вполнѣ освѣдомлены о происходящемъ они будутъ подготовлены придти къ рѣшенію, когда представится въ немъ надобность.-

Copie d'un aide mémoire remis à l'Ambassadeur d'Angleterre à St.Pétersbourg le 13 Décembre 1909.-

Le Ministère IMPERIAL des Affaires Etrangères n'a pas manqué d'examiner l'aide mémoire du 6 Novembre dernier, ainsi que les 4 communications subséquentes de Son Excellence Sir A.Nicolson en date du 9,11,14 et 18 du même mois relativement à la question du chemin de fer de Bagdad.

Le Ministère IMPERIAL croit devoir tout d'abord relever un malentendu évident concernant la question de la surtaxe douanière en Turquie. Si le Cabinet IMPERIAL n'a pas posé jusqu'ici comme condition de son assentiment à cette surtaxe que celle-ci ne serve pas à défrayer la garantie kilométrique du chemin de fer de Bagdad, c'est uniquement parce qu'il considérait que la Porte a donné elle-même une assurance explicite dans ce sens dans le dernier alinéa de sa note du 5 Septembre dernier. S'il se trouve que cette assurance n'a pas de force obligatoire pour la Turquie, le Gouvernement IMPERIAL ne manquera pas de formuler à ce sujet des réserves analogues à celles qui ont été faites par le Gouvernement Britannique.

Le Ministère IMPERIAL des Affaires Etrangères a appris avec une grande satisfaction que les récents pourparlers anglo-allemands au sujet du chemin de fer n'ont eu lieu jusqu'ici qu'entre les deux groupes financiers et que le Gouvernement Britannique n'acceptera aucune proposition avant que cette question n'ait été discutée avec les Gouvernements de Russie et de France en vue d'arriver à un arrangement à quatre.

Vu l'extrême complexité des intérêts russes en cause, le Gouvernement IMPERIAL ne pourra formuler d'une manière détaillée les conditions auxquelles il pourra se joindre à un arrangement à quatre qu'après avoir soumis cette question à une étude approfondie; il lui est d'autant plus difficile de se prononcer immédiatement, que les communications de Sir A.Nicolson ne définissent pas clairement les bases de l'arrangement projeté: le Cabinet de Londres renonce-t-il

dès à présent aux idées énoncées dans le mémoire du 6 Juin 1907 remis par Sir E.Grey au Comte Benckendorff et qui diffèrent essentiellement de celles dont s'inspirent les propositions allemandes. Ainsi, par exemple, le mémoire du 6 Juin prévoyait la création d'une direction internationale, tandis que les propositions de Mr.Gwinner tendent à un sectionnement absolu de la ligne. Le même mémoire étendait la sphère des intérêts anglais jusqu'à un point "au nord de Bagdad", tandis qu'actuellement il est question d'abandonner à l'Angleterre le tronçon de la ligne à partir de Bagdad. Il importerait au Gouvernement IMPERIAL d'être fixé sur le point de vue du Cabinet de Londres avant d'émettre de son côté une opinion déterminée.

Enfin la réalisation du chemin de fer de Bagdad pouvant gravement menacer les intérêts russes en Perse, le Gouvernement IMPERIAL devra tâcher de s'entendre directement avec l'Allemagne sur ce côté de la question; il constate avec plaisir que le Gouvernement Britannique est favorable à une pareille entente; de son côté le Gouvernement IMPERIAL ne manquera pas d'observer strictement à cette occasion les arrangements précedents qu'il a conclus au sujet de la Perse avec l'Angleterre et de tenir le Cabinet de Londres au courant de ses négociations éventuelles avec l'Allemagne.-

Письмо Англійскаго Посла на имя Г.Министра Иностранныхъ Дѣлъ.

С.-Петербургъ, 19 Декабря 1908 года.

/переводъ/

Вотъ краткій очеркъ положенія вопроса Багдадской желѣзной дороги поскольку къ нему причастно Королевское Правительство.

Шаги, сдѣланные Г-номъ Гвиннеромъ, повели за собой переговоры между нимъ и Сэромъ Е.Касселемъ. Эти переговоры могутъ дать въ результатѣ - предложеніе Британскимъ финансистамъ обезпеченія за ними какъ въ отношеніи постройки, такъ и эксплоатаціи, контроля по участку желѣзной дороги между Багдадомъ и Персидскимъ Заливомъ; но результатъ этотъ еще опредѣленнымъ образомъ не достигнутъ.

Когда финансисты придутъ къ соглашенію, Королевское Правительство сочтетъ долгомъ рѣшить вопросъ о согласіи безъ оговорокъ на повышеніе Турецкихъ таможенныхъ пошлинъ въ виду соглашенія, которое предлагаютъ финансисты. Прежде какихъ-либо дальнѣйшихъ шаговъ Королевское Правительство сообщитъ Россійскому и Французскому Правительствамъ сущность соглашенія, къ которому пришли финансисты и точку зрѣнія Королевскаго Правительства на него.

Тогда Русское и Французское Правительства должны будутъ сообщить Королевскому Правительству условія, какихъ они пожелаютъ достигнуть относительно Багдадской ж.д. прежде чѣмъ согласиться на повышеніе таможенныхъ налоговъ.

Такимъ путемъ согласованное дѣйствіе трехъ Державъ было бы обезпечено.

Британскіе и нѣмецкіе капиталисты совершенно не затрагивали въ своихъ переговорахъ вопросовъ объ интернаціонализаціи ж.д. или о какой-либо концессіи части ея на сѣверъ отъ

Багдада, и прежде чѣмъ подымать эти вопросы, Королевское Правительство будетъ ожидать сообщенія точки зрѣнія Русскаго и Французскаго Правительствъ на то, какъ они пожелаютъ отнестись къ этимъ пунктамъ. Для Королевскаго Правительства основнымъ пунктомъ является то, чтобы участокъ ж.д. между Багдадомъ и Персидскимъ заливомъ не попалъ въ другія руки, однако британскіе финансисты высказали Сэру Э.Грею пожеланіе, чтобъ ихъ интересы были обезпечены въ дѣлѣ Ханекинской вѣтки.

Также, если условія, принятыя Гвиннеромъ и Кассомъ относительно участка Багдадъ-Персидскій Заливъ будутъ признаны удовлетворительными Королевскимъ Правительствомъ, то остается еще вопросъ, насколько они покажутся пріемлемыми Турецкому и Германскому Правительствамъ. До сихъ поръ предложенія Г-на Гвиннера не составляли предмета какихъ-либо переговоровъ между Королевскимъ и Германскимъ Правительствами и Сэръ Э.Грей только предполагаетъ, что сущность этихъ предложеній извѣстна Германскому Правительству.

Королевское Правительство съ удовольствіемъ освѣдомилось, что Вы будете добры извѣщать его о ходѣ всякихъ переговоровъ, въ какіе Вы могли бы вступить съ Германскимъ Правительствомъ.

/подп./ А.Никольсонъ

Copie.

Sublime Porte.
Ministère des Affaires Etrangères.
N° 9 b 36802.
N° 5 e 23.

Eu égard aux relations d'amitié existant entre l'Empire Ottoman et l'Empire de Russie, le Gouvernement IMPERIAL, lorsqu'il jugera opportune la construction de chemins de fer dans les parages de la Mer Noire et dans le cas où il ne les construirait pas lui-même, accordera la concession de ces lignes à des capitalistes russes.

Les conditions de cette concession seront en tout exactement les mêmes que celles de la convention en date du 12/24 Décembre 1899 par laquelle la construction du chemin de fer de Bagdad a été accordée à la compagnie du chemin de fer d'Anatolie partant de Haider Pacha.

Dans ce cas on devra prendre en considération, de part et d'autre lors de la construction de ces lignes, les intérêts commerciaux communs des deux états.

La section d'Ada Bazar à Héraclée, dont la construction est déjà décidée ainsi que les lignes d'Angora, Cesarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van en sont exceptées.

/Signé/. Tevfik.

le 31 Mars 1900.

Copie d'une note adressée par l'Ambassadeur de Russie à Constantinople au Ministre Ottoman des Affaires Etrangères en date du 21 Mars/3 Avril 1900 sub. N° 215.

J'ai reçu la déclaration en date du 31 Mars a.s. a.c. sub. N° 36802 / 23, que V.E. a bien voulu me faire parvenir et qui a pour objet la construction des chemins de fer

dans les parages de la Mer Noire.

Le dernier alinéa de cette déclaration porte que, la "section d'Ada Bazar à Héraclée, dont la construction est déjà décidée, ainsi que les lignes d'Angora, Cesarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van sont acceptées."

A cette occasion je me fais un devoir de rappeler à V.E. qu'en conformité de ce qui avait été convenu au cours des derniers pourparlers, il est bien entendu que, en dehors de la section d'Ada Bazar à Héraclée, les lignes dont il est question à l'alinéa précité relieront entre elles les villes qui y sont énumérées et que, par conséquent, cet alinéa vise les lignes: Angora-Cesarée-Cesarée-Sivas, Sivas-Kharpout, Kharpout-Diarbékir et Diarbékir-Van.

En priant V.E. de vouloir bien prendre acte de ce qui précède je saisi cette occasion pour Vous renouveler etc.......

Константинополь 1906 г.

БАГДАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Первымъ оффиціальнымъ актомъ, въ коемъ высказано было Турецкимъ Правительствомъ намѣреніе соединить Багдадъ желѣзною дорогою съ Константинополемъ, была конвенція, заключенная 3/15 Февраля 1893 года между Портою и Представителемъ Общества Анатолійской Желѣзной дороги, Барономъ Каулла. Въ силу этой конвенціи названному Обществу предоставлялась постройка двухъ желѣзнодорожныхъ линій одной отъ Ангоры до Кесаріи и другой отъ Эски - Шехера до Коніи. По смыслу 32 статьи конвенціи концессіонеръ обязывался, какъ только валовой доходъ линіи отъ Хайдеръ-Паши до Ангоры достигнетъ 15.000 франковъ на километръ, построить линію отъ Кесаріи до Сиваса. Сверхъ того на концессіонера возложено было обязательство построить линію отъ Сиваса до Діарбекира и Багдада, какъ только валовой доходъ на линіяхъ Хайдеръ-Паша-Ангора - Кесарія и Эски - Шехеръ - Конія достигнетъ такихъ размѣровъ, что онѣ не будутъ болѣе требовать правительственной гарантіи. Помимо всего этого Турецкое Правительство выговорило себѣ право потребовать, какъ только оно признаетъ это необходимымъ, постройки линіи отъ Кесаріи до Багдада съ присвоеніемъ ей необходимой гарантіи.

Какъ само собою разумѣется, вышеизложенныя условія не могли считаться благонадежнымъ ручательствомъ сооруженія Багдадской желѣзной дороги въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, но Германскій Императоръ живо интересовавшійся этимъ дѣломъ, воспользовался своимъ пребываніемъ

въ 1898 году въ Константинополѣ, чтобы склонить Султана принять мѣры къ скорѣйшему осуществленію предпріятія. Къ этому не могло встрѣтиться большихъ препятствій, такъ какъ Турецкое Правительство хорошо понимало необходимость установленія удобныхъ и скорыхъ сообщеній между Константинополемъ и Месопотаміею и въ отсутствіи таковыхъ сообщеній усматривало главную причину шаткости своего авторитета въ Багдадскомъ и Басрскомъ вилайетахъ и весьма часто возникавшей въ этихъ краяхъ смуты.

Еще ранѣе этого признано было необходимымъ измѣнить намѣченное въ Конвенціи 3/15 Февраля 1893 года направленіе Багдадской желѣзной дороги и начать постройку ея не отъ Ангоры на Кесарію, Сивасъ и Діарбекиръ, а отъ Коніи. Измѣненіе это обусловливалось тѣмъ соображеніемъ, что страна, лежащая между Ангорою и Діарбекиромъ, перерѣзана многочисленными горными хребтами, тогда какъ при условіи направленія Багдадской дороги отъ Коніи дорого стоящія техническія сооруженія требуются лишь при переходѣ черезъ хребты Тавръ и Гяуръ-Дагъ, т.е. на разстояніи, не превышающемъ 200 километровъ. Отъ Киликса начинается совершенно ровная мѣстность.

Германское Общество Анатолійской желѣзной дороги, на которое выпала обязанность принять на себя осуществленіе видовъ Германскаго Императора, весьма неохотно отнеслось на первыхъ порахъ къ предпріятію, которое не представлялось доходнымъ, но подъ давленіемъ своего Правительства оно вынуждено было измѣнить свое первоначальное къ этому дѣлу отношеніе и позаботиться о пріисканіи финансовыхъ средствъ, необходимыхъ для сооруженія желѣзной дороги до Багдада. Въ этихъ видахъ заключено было въ Маѣ 1899 года въ Берлинѣ между представителями Нѣмецкаго Банка /Deutsche Bank/ и Анатолійскаго Общества, съ одной стороны, и Оттоманскимъ Банкомъ и представителями французскихъ предпріятій въ Турціи съ другой, соглашеніе, копія съ коего представлена была ИМПЕРАТОРСКОМУ Министерству Посольствомъ въ Константинополѣ при депешѣ отъ 4/16 Августа 1899 года за № 206. Въ соглашеніи этомъ намѣчено было объединеніе интересовъ германскихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи и въ то же время постановлено было, что въ дѣлѣ постройки желѣзной дороги до Багдада и Басры группѣ, представителемъ коей служилъ Оттоманскій Банкъ, уступлено будетъ 40 %, а остальные 60 % останутся на долю Нѣмецкаго Банка. Въ случаѣ, если бы признано было полезнымъ допустить въ предпріятіе другихъ участниковъ, доли ихъ по смыслу соглашенія полагалось удерживать изъ долей обѣихъ договаривающихся сторонъ пропорціонально ихъ участію.

Въ послѣдствіи соглашеніе это подвергалось измѣненію въ томъ смыслѣ, что каждой изъ договаривающихся сторонъ предоставлено было участіе въ размѣрѣ 40 %, тогда какъ остальные 20 % рѣшено было предоставить другимъ участникамъ.

Вслѣдствіе объединенія германскихъ и французскихъ интересовъ Французскій Посолъ въ Константинополѣ г. Констанъ счелъ долгомъ поддерживать настоянія Германскаго Посла Барона Маршаля, имѣвшія цѣлью побудить Турецкое Правительство къ скорѣйшей выдачѣ концессіи Анатолійскому обществу и 11/23 Декабря 1899 года подписана была Турецкимъ Министромъ Торговли и Публичныхъ работъ и Председателемъ[1] означеннаго общества первоначальная конвенція на

1/ Депеша Посольства въ Константинополѣ отъ 29 Декабря 1899 г. № 312

слѣдующихъ условіяхъ.

а, Анатолійское Общество обязуется выстроить въ восьмилѣтній срокъ и эксплоатировать желѣзную дорогу отъ Коніи до Багдада и Басры на условіяхъ, которыя будутъ выработаны въ послѣдствіи,

б, вопросъ о километрической гарантіи разрѣшенъ будетъ по окончаніи предварительныхъ изслѣдованій одновременно съ другими условіями,

в, Анатолійское Общество обязуется не уступать никакому другому обществу ни существующихъ линій отъ Хайдеръ Паши до Ангоры и Коніи, ни желѣзной дороги, которая будетъ сооружена отъ Коніи до Багдада и Басры.

г, Турецкое Правительство сохраняетъ за собою право выкупить означенныя выше дороги, когда оно признаетъ это нужнымъ.

и д, на случай если между договаривающимися сторонами не состоится соглашенія относительно намѣченныхъ въ конвенціи условій, онѣ освобождаются отъ взаимныхъ обязательствъ и ни одна изъ сторонъ не будетъ имѣть права требовать съ другой какого бы то ни было вознагражденія.

Въ слѣдъ за подписаніемъ изложенной выше конвенціи назначена была подъ предсѣдательствомъ Германскаго Генеральнаго Консула въ Константинополѣ г. Штемриха коммиссія, на которую возложено было опредѣленіе направленія проектированной линіи до Басры и Персидскаго залива, а также изслѣдованіе экономическаго положенія областей, которыя должна была пересѣчь эта дорога.

Окончательная конвенція относительно Багдадской желѣзной дороги подписана была Турецкимъ Министромъ Торговли и Публичныхъ работъ и представителями Анатолійскаго Общества 8/21 Января 1902 года. Главныя условія ея заключаются въ слѣдующемъ.

а, концессія на постройку и эксплоатацію дороги выдается на 99 лѣтъ /статья 2-ая/

б, дорога должна направиться отъ Коніи чрезъ Адану, Килиисъ, Мосуль, Багдадъ, Кербелю, Неджефъ, Зубейръ къ Басрѣ. Концессіонеру предоставляется также постройка вѣтвей для соединенія магистрали съ слѣдующими пунктами: Алеппо, Орфою и Ханегиномъ/ близъ персидской границы/. Равнымъ образомъ ему же предоставляется построить вѣтвь отъ Зубейры до пункта на Персидскомъ заливѣ, относительно коего состоится соглашеніе между Оттоманскимъ Правительствомъ и Концессіонеромъ. /ст. I/

в, вся линія дѣлится на участки въ 200 километровъ длинны каждый, къ постройкѣ коихъ будетъ приступаемо послѣдовательно. /ст. 3/

г, концессіонеру предоставляется право эксплоатировать рудники, которые будутъ имъ открыты въ предѣлахъ полосы шириною въ 20 километровъ по обѣ стороны дороги; ему же предоставляется эксплоатировать и лѣса, прилегающіе къ линіи. /ст. 22/

д, концессіонеру предоставляется устроить порты въ Багдадѣ, Басрѣ и на оконечности вѣтви, которая будетъ имѣть исходнымъ пунктомъ Зубейръ. /ст. 23 /.

е, концессіонеру предоставляется пользоваться на всемъ протяженіи линіи естественными гидравлическими силами, кои никому не принадлежатъ. / ст. 25 /.

ж, Турецкое Правительство обезпечиваетъ концессіонеру гарантію въ 12.000 франковъ въ годъ на каждый километръ дороги и на покрытіе расходовъ по эксплоатаціи по 4.500 фр.

на километръ. /ст.35/.

Анатолійскому Обществу, по полученіи концессіи, предстояло войти въ окончательное соглашеніе съ финансовою группою, представителемъ коей былъ Оттоманскій Банкъ, относительно условій обоюднаго участія въ предпріятіи, но при первыхъ переговорахъ встрѣтились затрудненія къ установленію соглашенія на началахъ полнаго равенства обѣихъ сторонъ какъ это было первоначально условлено между ними. Сдѣланныя Анатолійскимъ обществомъ предложенія признаны были французскими капиталистами не отвѣчающими означеннымъ началамъ и при томъ невыгодными для интересовъ Франціи.

Въ Малой Азіи существуютъ двѣ желѣзныя дороги, принадлежащія французскимъ обществамъ: I, дорога извѣстная подъ именемъ Кассаба, идущая отъ Смирны до Афіумъ- Карахиссара гдѣ она приближается къ Анатолійской линіи, но не соединяется съ нею и 2, дорога, соединяющая Адану съ Мерсиною. Вступая съ группою германскихъ капиталистовъ въ соглашеніе французы поставили непремѣннымъ условіемъ, чтобы линія Кассаба была соединена съ Анатолійскою дорогою и чтобы Анатолійское Общество купило дорогу Адана-Мерсина, которая, несмотря на свою бездоходность, могла получить значеніе въ связи съ Анатолійскою дорогою, соединяя ее съ Средиземнымъ моремъ. Къ соглашенію по этимъ двумъ пунктамъ не встрѣтилось затрудненій, но разногласія между обѣими сторонами возникли по вопросу объ административныхъ совѣтахъ, коимъ должно было быть ввѣрено завѣдываніе германскими и французскими желѣзнодорожными предпріятіями. Анатолійское общество предъявило требованіе, чтобы въ совѣтахъ этихъ преобладалъ нѣмецкій элементъ, и требованіе это на первыхъ порахъ встрѣтило упорное сопротивленіе со стороны Французовъ.

Тѣмъ не менѣе при дальнѣйшихъ переговорахъ возникшія затрудненія были частью устранены и I Октября 1903 года было подписано въ Брюсселѣ представителями обѣихъ группъ соглашеніе, на основаніи коего французскій синдикатъ согласился принять участіе въ постройкѣ Багдадской дороги.

Менѣе уступчивыми оказались англичане, представителемъ интересовъ коихъ былъ равнымъ образомъ Оттоманскій Банкъ. Въ состоявшемся 10/23 Апрѣля 1903 года засѣданіи Палаты Общинъ Первымъ Англійскимъ Министромъ г. Бальфуромъ сдѣлано было заявленіе въ слѣдующемъ смыслѣ:

„При разсмотрѣніи въ недавнее время Великобританскимъ Правительствомъ соглашеній относительно Багдадской желѣзной дороги имѣлось въ виду подчинить дорогу, включая въ нее и существующую Анатолійскую линію, отъ моря до моря, интернаціональному контролю съ тѣмъ, чтобы предупредить возможность предоставленія исключительныхъ преимуществъ въ пользу товаровъ и подданныхъ какого либо одного Государства. Въ виду соглашеній этихъ во всемъ, что касается контроля надъ постройкою дороги и ея администраціею должны были быть предоставлены одинаковыя права интересамъ германскимъ, французскимъ и англійскимъ. Между тѣмъ по внимательномъ разсмотрѣніи сдѣланныхъ ему предложеній, Великобританское Правительство пришло къ заключенію, что предложенія эти не представляютъ достаточныхъ гарантій точнаго примѣненія указанныхъ выше принциповъ. Въ виду этого Великобританское Правительство дало понять, что оно не считаетъ возможнымъ дать испрашиваемыя у него завѣренія относительно политики, которой оно будетъ руководствоваться въ будущемъ въ вопросахъ, касающихся перевозки индійской почты по проектированной дорогѣ, предоставленія облегченій въ Кувейтѣ и обращенія части дох-

же турецкихъ таможенъ на гарантію дороги."

Принятое Англійскимъ Правительствомъ рѣшеніе оказывалось весьма невыгоднымъ для будущей Багдадской желѣзной дороги по слѣдующимъ двумъ причинамъ:

а, по расчетамъ германской коммиссіи, на которую возложены были предварительныя изысканія, провозъ индійской почты доставилъ бы Багдадской дорогѣ ежегодный доходъ въ I.500.000 франковъ. Помимо этого, по мнѣнію той же коммиссіи, въ случаѣ направленія путемъ этимъ индійской почты, увеличилось бы и число путешественниковъ, и

б, вслѣдствіе мелководья устья Шатъ-Эль-араба Багдадская желѣзная дорога должна примкнуть къ Кувейтскому заливу, представляющему удобную гавань, но въ виду преобладающаго положенія, занятаго Англіею въ Кувейтѣ и положившаго конецъ его зависимости отъ Турціи, Кувейтскій заливъ можетъ стать доступнымъ лишь при условіи согласія на то англичанъ.

Несмотря на разногласія, возникшія между нимъ и французскимъ и англійскимъ синдикатами, Анатолійское Общество продолжало свои переговоры съ Турецкимъ Правительствомъ и 20 Февраля/5 Марта 1903 года подписана была обѣими сторонами конвенція относительно сооруженія перваго участка Багдадской желѣзной дороги отъ Коніи до Эрегли, въ 200 километровъ длины.

Всѣ выгоды и преимущества, предоставленныя Анатолійскому Обществу конвенціею 8/2I Января 1902 года, подтверждены были новою конвенціею, отличія которой отъ первой заключаются въ слѣдующемъ

Концессіонеръ обязуется образовать анонимное Оттоманское общество, которое будетъ носить названіе: "Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad" и заступитъ мѣсто

Общества Оттоманской Анатолійской желѣзной дороги во всемъ что касается новой линіи отъ Коніи до Персидскаго залива и ея побочныхъ вѣтвей.

Концессія выдается на 99 лѣтъ, каковой срокъ примѣняется и къ линіямъ Ангорской и Конійской. Срокъ считается съ дня выдачи фирмана и обмѣна настоящей конвенціи. Что касается новыхъ линій, то 99-лѣтній срокъ будетъ считаться для каждаго участка отдѣльно съ того дня, какъ Турецкое Правительство выдастъ концессіонеру государственныя облигаціи служащія обезпеченіемъ.

Самое существенное отличіе отъ Конвенціи 1902 года касается способа гарантіи, обезпечиваемой за Багдадской желѣзной дорогой.

Согласно 35-ой статьѣ конвенціи 1903 года, Оттоманское Правительство обезпечиваетъ концессіонеру по II.000 фран. въ годъ на каждый отстроенный и эксплоатируемый километръ и сверхъ того на покрытіе расходовъ по эксплоатаціи по 4.500 фран. на километръ. Уплата вышеупомянутой суммы II.000 фран. обезпечивается Турецкимъ Государственнымъ займомъ, по которому уплачивается 4 % и который будетъ погашаемъ въ теченіе срока, на который выдается концессія. Концессіонеръ будетъ имѣть право на полученіе изъ означеннаго займа по 269.II0 франковъ 65 сант. на каждый отстроенный и эксплоатируемый километръ. Количество облигацій займа на сумму, причитающіяся концессіонеру, будетъ выдаваемо Турецкимъ Правительствомъ при подписаніи каждой спеціальной конвенціи на каждый участокъ дороги, но концессіонеръ обязанъ будетъ возвратить Турецкому Правительству суммы, которыя будутъ уплачены послѣднимъ за то время, пока длится постройка, т.е. до дня принятія каждаго участка желѣзной дороги. На постройку

перваго участка отъ Коніи до Эрекли /200 километровъ/ концессіонеру будетъ выдано облигацій займа на номинальную сумму 54.000.000 франковъ, но, по опредѣленіи длины участка, ему будетъ причитаться изъ этой суммы лишь по 269.110 фран. 65 сант. на километръ. Причитающіеся концессіонеру на покрытіе расходовъ по эксплоатаціи перваго участка 4.500 фр. на километръ гарантируется избыткомъ гарантій присвоенныхъ линіямъ Анатолійскаго общества. Уплата по государственнымъ облигаціямъ, служащимъ гарантіею слѣдующихъ концессіонеру II.000 фран. на километръ, будетъ обезпечена доходами, относительно которыхъ состоится соглашеніе между Турецкимъ Правительствомъ и концессіонеромъ. При расчетахъ облигаціи займа будутъ принимаемы по курсу не ниже 81 I/2 %.

Относительно реализаціи упомянутаго займа состоялось соглашеніе между Турецкимъ Правительствомъ, Анатолійскимъ обществомъ, Нѣмецкимъ Банкомъ и Административнымъ совѣтомъ Оттоманскаго Публичнаго Долга, Представителями которыхъ былъ подписанъ 20 Февраля/5 Марта 1903 года контрактъ, въ коемъ указаны государственные доходы, предназначенные служить обезпеченіемъ уплатъ по займу; завѣдываніе этими доходами предоставлено администраціи Оттоманскаго Публичнаго Долга на общемъ основаніи.

Хотя въ силу конвенціи 20 Февраля / 5 Марта 1903 года раньше присвоенная Багдадской Желѣзной дорогѣ километрическая гарантія и сокращена на I.000 франковъ на километръ, тѣмъ не менѣе сокращеніе это, по общему убѣжденію, съ избыткомъ окупится другими выгодами, которыя концессіонеръ извлечетъ изъ означенной конвенціи. Между прочимъ полагаютъ, что установленная конвенціею стоимость километра въ 269.110 фран. 65 сант. номинальныхъ/приблизительно 195.000

франковъ дѣйствительныхъ/ съ избыткомъ вознаградить концессіонера за тѣ крупные расходы, которые потребуются на постройку участка чрезъ Таврскій хребетъ.

На постройку участка отъ Коніи до Эрегли/ 200 километровъ приблизительно/, каковой участокъ открытъ былъ для движенія въ Октябрѣ 1904 года, концессіонеру выдано было облигацій новаго турецкаго займа на сумму 54.000.000 фран. номинальныхъ. На этомъ участкѣ никакихъ дорого стоющихъ сооруженій не потребовалось, вслѣдствіе чего полагаютъ, что изъ означенной суммы въ распоряженіи концессіонера осталось около 15.000.000 франковъ, каковые будутъ обращены на постройку слѣдующаго участка.

Въ дополненіе къ вышеизложеннымъ свѣдѣніямъ слѣдуетъ присовокупить, что Германскому синдикату удалось уже скупить большую часть облигацій французскаго общества желѣзной дороги отъ Аданы до Мерсины, въ виду чего дорога эта находится нынѣ въ исключительномъ завѣдываніи означеннаго синдиката.-

Записка для памяти
отъ
Предсѣдателя
Совѣта Министровъ.

Срочно

31 Мая 1910

Н. В. Плеве

А. П. Извольский просит созвать в Среду в 9½ ч. Совещание по вопросу о Семиреченско-Сибирской жел. дороги. Пошлите приглашение Министрам: 1) Военному 2) Финансов, 3) Путей Сообщения. 4) Торговли и Промышленности и 5) Государственному Контролеру (Морскому не надо).

Пришлите туда все материалы, которые имеются у нас по этому делу.

Предсѣдатель Совѣта Министровъ имѣетъ честь покорнѣйше просить пожаловать въ засѣданіе Особаго Совѣщанія по вопросу о Самсунъ-Сивашской желѣзной дорогѣ въ Среду, 2 Іюня, въ 9 1/2 час. вечера, въ Елагинскомъ Дворцѣ.

Матеріалы, относящіеся къ сему дѣлу, будутъ сообщены непосредственно Г. Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Таковыя повѣстки сообщены:

А.П. Извольскому.
В.Н. Коковцову.
В.А. Сухомлинову.
С.В. Рухлову.
С.И. Тимашеву.
Е.А. Гернгросу.
С.А. Воеводскому.

" 31 " Мая 1910 года.

Его

Секретно.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадіевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, по прилагаемой описи, документы для совѣщанія по дѣлу о Самсунъ-Сивасской жел. дорогѣ, присовокупляя, что дополнительно будутъ препровождены завтра нѣкоторые другіе документы по тому же дѣлу.

С.Петербургъ,
31 Мая 1910 года.
№ 464.

Его Высокопревосх-ву П.А.Столыпину.-

Списокъ документамъ для Совѣщанія по дѣлу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ.-

I/ Справка.-

2/ Депеша Посла въ Константинополѣ отъ I2 Мая 1910 года, № 74.-

3/ Депеша Посла въ Константинополѣ отъ I7 Мая 1910 г., № 77.-

4/ Секретная телеграмма Посла въ Константинополѣ отъ 24 Мая 1910 г., № 307.-

5/ Секретная телеграмма Министра Иностранныхъ Дѣлъ Послу въ Константинополѣ отъ 27 Мая 1910 г., № 779.-

6/ Секретная телеграмма Министра Иностранныхъ Дѣлъ Повѣренному въ Дѣлахъ въ Парижѣ отъ 27 Мая 1910 года, № 780.-

Справка о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ.
/ Дополненіе къ письму отъ 24 Декабря 1909 г. № 1216 /

Для осуществленія проекта постройки Самсунъ-Сивасской жел.дороги въ желательномъ для Россіи направленіи, въ Парижѣ былъ образованъ Синдикатъ при участіи русскихъ и французскихъ банкировъ. На предварительныхъ переговорахъ участниковъ Синдиката было условлено, что русскіе банки будутъ принимать участіе въ предпріятіяхъ половиной общаго капитала и, что такимъ образомъ за Россіей будетъ сохранено право главнаго руководительства всѣмъ предпріятіемъ. На этомъ основаніи можно было предположить, что намъ удастся настоять на узкой колеѣ этой дороги.

Вслѣдъ затѣмъ представитель русскихъ банковъ въ сказанномъ Синдикатѣ Д.С.С.Вышнеградскій увѣдомилъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, что французскіе банки требуютъ себѣ болѣе 50 процентовъ участія и самымъ категорическимъ образомъ настаиваютъ на необходимости въ видахъ обезпеченія доходности дороги построить ее широкою колеею. Въ случаѣ несогласія нашего на требованія французовъ, по мнѣнію Д.С.С.Вышнеградскаго, образовавшійся Синдикатъ распадется.

Повидимому, нѣтъ сомнѣнія, что при такомъ оборотѣ дѣла, Турецкое Правительство въ виду особой доходности предполага-

емой дороги, воспользуется своимъ правомъ построить ее казеннымъ способомъ и при томъ, конечно, широкою колеею. Само собою разумѣется, насколько подобный исходъ былъ бы для насъ нежелателенъ. Единственнымъ доступнымъ намъ способомъ по возможности обезвредить предпріятіе было признано нами наше участіе въ немъ и, по мнѣнію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, было бы совершенно несогласно съ нашими интересами допустить распаденіе Синдиката и переходъ предпріятія въ другія руки.

Въ виду высказаннаго Д.С.С.Вышнеградскимъ мнѣнія, что въ будущемъ представится возможность оказывать нѣкоторое давленіе на французскихъ администраторовъ дороги въ цѣляхъ огражденія русскихъ интересовъ и въ виду крайней нежелательности, съ другой стороны, перехода этого дѣла въ руки турецкой казны, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ въ согласіи съ мнѣніемъ Министровъ Военнаго, Финансовъ, Торговли и Промышленности, разрѣшило Д.С.С.Вышнеградскому увѣдомить французскихъ капиталистовъ о нашемъ согласіи на предложенныя ими условія.

Въ настоящее время Гофмейстеръ Чарыковъ увѣдомилъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, что представитель Самсунъ-Сивасскаго Синдиката Ламорне находится въ Константинополѣ и ожидаетъ только указаній Русскаго Посла для возбужденія передъ Портою ходатайства о выдачѣ концессіи на постройку желѣзной дороги .-

47

Секретная депеша Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 12/25 Мая 1910 года № 74.

Съ чувствомъ глубокой радости прочелъ я въ письмѣ Г. Управляющаго ИМПЕРАТОРСКИМЪ Министерствомъ отъ 24-го Апрѣля с.г. за № 349 о сообщеніи, сдѣланномъ имъ Турецкому Послу по поводу предполагаемыхъ Турціей морскихъ вооруженій.

Заявленіе, что иниціатива Турціи въ развитіи ея флота, въ особенности Черноморскаго, поведетъ лишь къ излишнему обремененію бюджетовъ Россіи и Турціи, но ни въ какомъ случаѣ не измѣнитъ въ пользу послѣдней существующаго отношенія между боевыми силами обѣихъ Имперій на Черномъ морѣ, - должно пресѣчь всякія сомнѣнія со стороны турокъ касательно возможности вырвать изъ русскихъ рукъ господство на Черномъ морѣ.

Заручившись этой увѣренностью, мы можемъ спокойно и твердо продолжать нашу миролюбивую и дружественную политику въ отношеніи Турціи, не опасаясь за безопасность лѣваго фланга нашего общаго стратегическаго фронта и не препятствуя нормальному развитію нашихъ и турецкихъ экономическихъ и торговыхъ интересовъ на сѣверѣ Малой Азіи.

Однако, дабы осуществить на практикѣ установленное ИМПЕРАТОРСКИМЪ Правительствомъ основное начало сохраненія за Россіей морского господства на Черномъ морѣ, необходимо учесть надлежащимъ образомъ, при установленіи програмы предстоящаго улучшенія и обновленія Черноморскаго флота - нарождающійся новый элементъ задачи: улучшеніе и обновленіе турецкаго флота, хотя

бы таковое и не выразилось въ той грандіозной формѣ, о которой въ свое время доносилъ ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству Морской Агентъ въ Лондонѣ.

Въ настоящее время я имѣю возможность положительно утверждать, что вся сумма турецкихъ морскихъ заказовъ ограничится, по крайней мѣрѣ при теперешнемъ Кабинетѣ, цифрою въ 3.800.000 турецкихъ лиръ, т.е. - 32.680.000 рублей, разсроченныхъ на 10 лѣтъ.

Что же турки рѣшатъ построить на эти деньги.

Цѣнныя указанія по этому вопросу содержатся въ докладѣ бюджетной комиссіи Турецкой Палаты Депутатовъ по пересмотрѣнному оной Правительственному проекту бюджета Морского Министерства на текущій годъ.

Нашъ Морской Агентъ, доставившій мнѣ турецкій подлинникъ упомянутаго доклада и обработавшій прилагаемый русскій текстъ онаго, представляетъ своему начальству подробный обзоръ относящихся къ дѣлу техническихъ и цифровыхъ данныхъ.

Останавливаясь же преимущественно на политической сторонѣ доклада, считаю долгомъ отмѣтить слѣдующее.

Бюджетная комиссія, опредѣливъ цѣлью предполагаемыхъ затратъ казны и добровольныхъ пожертвованій пріобрѣтеніе двухъ броненосцевъ / вѣроятно по 16.500 тоннъ съ 12-ти дюймовыми орудіями / и двухъ броненосныхъ крейсеровъ, заявляетъ, что этой морской силой нельзя надолго ограничиться, и что, не взирая на всѣ финансовыя затрудненія Турціи, необходимо имѣть флотъ, способный защищать турецкіе берега, и особенно настаиваетъ на такой его силѣ, которая " обезпечивала бы за Турціей господство на Черномъ морѣ ". Точно также для поддержанія обороны проливовъ необходимо купить подводныя

лодки и послать личный составъ обучаться въ Европу.

Эти пожеланія бюджетной комиссіи, прекрасно и основательно мотивированныя въ докладѣ, - должны будутъ, однако, пройти еще черезъ горнило парламентскихъ преній, соображенія съ наличными денежными средствами и одобренія политически стѣсненнымъ Турецкимъ Правительствомъ.

Для насъ было бы, конечно, желательно, чтобы умѣренные и благоразумные взгляды, уже высказанные намъ Великимъ Визиремъ и Министромъ Финансовъ взяли верхъ при означенномъ обсужденіи, и чтобы турецкіе заказы ограничились судами, не превосходящими по водоизмѣщенію и боевой силѣ существующихъ русскихъ судовъ Черноморскаго флота.

Но даже, если прилагаемое нами нынѣ нравственное воздѣйствіе на турокъ увѣнчается желаемымъ успѣхомъ, и морскія вооруженія Турціи будутъ сообразованы не съ нашими, а съ греческими морскими силами, то все же намъ необходимо будетъ считаться съ наличнымъ несомнѣннымъ и естественнымъ процессомъ пробужденія и возсозданія турецкаго флота послѣ 30-ти лѣтней летаргіи.

Какъ серьезно и сознательно смотритъ Турецкое Правительство на Черное морѣ, видно, между прочимъ, изъ прилагаемаго въ переводѣ предложенія Великаго Везиря Управляющему Военнымъ Министерствомъ отъ 28-го минувшаго Апрѣля, доставленнаго мнѣ довѣрительнымъ путемъ. Въ этомъ документѣ требуется заключеніе Военнаго Вѣдомства по возбужденному Министерствомъ Путей Сообщенія вопросу о безотлагательной постройкѣ въ районѣ Эрзерумскаго Корпуса стратегическихъ шоссейныхъ дорогъ и Самсунъ - Сивасской желѣзнодорожной линіи, "которая имѣетъ большое значеніе съ точки зрѣнія облегченія и обезпеченія торговли и, въ особенности военно морскихъ экспе-

диций". /Турецкое слово въ подлинникѣ означаетъ одинаково и "экспедиціи" и "перевозки". / Такимъ образомъ, по мнѣнію нашего Военнаго Агента турки уже теперь учитываютъ всѣ тѣ выгоды, которыя имъ дало бы господство на Черномъ морѣ и о которыхъ упомянуто въ моей депешѣ отъ 22-го Апрѣля за № 60.

Принявъ не менѣе сознательное рѣшеніе удержать за собою военно-морское господство на Черномъ морѣ, мы должны своевременно прибавлять къ существующему нашему Черноморскому флоту все то количество боевыхъ единицъ, на которое будетъ усиливаться флотъ турецкій, и въ этомъ отношеніи я не могу не присоединиться самымъ настоятельнымъ образомъ къ заключенію по этому предмету нашего Военнаго Агента въ Константинополѣ, изложенному въ копіи рапорта.

Именно, Полковникъ Хольмсенъ совершенно правильно утверждаетъ, со словъ турецкаго же доклада, что сердечность и искренность добрососѣдскихъ отношеній прямо пропорціональны морскимъ силамъ, и что, поэтому, намъ необходимо сейчасъ же заложить суда въ Черномъ морѣ, рискуя безъ этой мѣры быть опереженными турками, которые имѣютъ возможность строить на эллингахъ Западной Европы, въ то время какъ мы ограничены эллингами Севастополя и Николаева, не говоря о томъ, что турки могутъ купить и ввести въ Черное морѣ готовые суда, чего мы не можемъ.

Уже теперь турецкій флотъ усилился четырьмя германскими эскадренными миноносцами. Хотя они и оказываются по западноевропейскому мѣрилу неудачными / см. мою телеграмму отъ 30-го Апрѣля с.г. № 248/, будучи построены по несовершеннымъ чертежамъ, выкраденнымъ у Виккерса, и дѣлаютъ не 35 узловъ, а только 28, они все же сильнѣе и быстрѣе нашихъ черноморскихъ судовъ того же типа.

Поэтому уже теперь мы обязаны усилить Черноморскій флотъ надлежащими судами и дополнить соотвѣтственнымъ образомъ уже выработанные для законодательнаго разсмотрѣнія судостроительныя и иныя техническія предположенія.

Скажу болѣе, въ этой области русско-турецкихъ отношеній нравственный элементъ играетъ, пожалуй, еще большую роль чѣмъ чисто техническій.

Если турки, приступая къ осуществленію вполнѣ понятнаго стремленія возродить свой флотъ, подмѣтятъ съ нашей стороны, на ряду съ рѣшительными словами, нерѣшительныя дѣйствія, малодушіе и полумѣры, то они, безъ всякаго сомнѣнія, постараются осуществить на дѣлѣ вышеупомянутыя парламентскія пожеланія и построятъ сильнѣйшіе нашихъ Черноморскихъ судовъ Дредноуты.

А такъ какъ намъ дѣйствительно невозможно допустить турецкое господство на Черномъ морѣ, то мы спохватимся когда уже будетъ поздно, затратимъ на экстренно спѣшныя вооруженія лишніе десятки милліоновъ и всетаки можемъ оказаться въ критическую минуту слабѣе нашего противника.

Наоборотъ, если турки увидятъ на дѣлѣ, въ самомъ началѣ своего морского усиленія, что на ихъ 4 миноносца мы строимъ 8, а на ихъ 2 крейсера - 4, не уступая имъ и въ скорости постройки, то они вовсе не пойдутъ на соревнованіе съ нами и сразу станутъ въ ту рамку морского преобладанія надъ Греціей, которая имъ необходима, а для насъ безопасна.

Тутъ важно заручиться нравственнымъ элементомъ, упустивъ который мы вступили бы на путь военной и поли-

тической необезпеченности и неопредѣленныхъ, все возрастающихъ и всетаки недостаточныхъ затратъ.

Аналогичнымъ путемъ создался на нашихъ глазахъ японскій флотъ, и сама Англія, повѣривъ 10 лѣтъ тому назадъ, что морскія вооруженія Германіи направлены противъ насъ, оказывается теперь въ періодѣ остраго морского соревнованія съ Германіей же.

Англія установила издавна для своего флота такъ называемый " Two Power Standard ". Теперь она была бы спокойна и счастлива, если бы она въ свое время неуклонно держалась этого правила.

Мы въ Черномъ морѣ установили гораздо болѣе простое " One Power Standard ", т.е. правило "быть сильнѣе Турціи".

Остается осуществить это правило на практикѣ, и для сего казалось бы необходимымъ приступить нынѣ же къ разсмотрѣнію, въ соотвѣтственномъ Особомъ Совѣщаніи, предположенія о внесеніи въ Законодательныя Учрежденія по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ на 1911 годъ дополнительнаго по Черноморскому флоту законопроекта къ тому, который былъ выработанъ ранѣе, чѣмъ проявился новый элементъ нашей военно-морской задачи на Черномъ морѣ - возрожденіе турецкаго флота.

Примите и проч.-

Секретная депеша Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 17/ 30 Мая 1910 года. №77

Въ дополненіе къ секретнымъ телеграммамъ моимъ отъ 8 и 15 сего Мая за № № 273 и 285, спѣшу приложить у сего копію съ доставленнаго мнѣ Французскимъ Посломъ доклада Турецкаго Министра Общественныхъ Работъ Великому Везирю о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи отъ 21 Апрѣля / 4 Мая с. г.

Докладъ этотъ добытъ Посломъ секретнымъ способомъ и содержитъ полное и ясное изложеніе взгляда на данный предметъ соотвѣтственнаго Турецкаго Министерства.

Въ виду сего, документъ этотъ заслуживаетъ съ нашей стороны самаго тщательнаго изученія, какъ для обнаруженія истинныхъ цѣлей, преслѣдуемыхъ въ означенномъ дѣлѣ Турецкимъ Правительствомъ, такъ и для опредѣленія наилучшихъ способовъ обезпеченія Русскихъ интересовъ въ разсматриваемомъ вопросѣ.

Препровождаемый докладъ несомнѣнно тотъ самый, который Великій Везирь послалъ въ видѣ извлеченія на заключеніе Военнаго Министерства 28 Апрѣля сего года, о чемъ упомянуто въ моей секретной депешѣ отъ 12 сего Мая за №74.

Основная мысль Турецкаго Правительства заключается, судя по докладу, въ постройкѣ стратегической желѣзнодорожной линіи Ангора-Сивасъ, Эрзерумъ. Постройка эта имѣетъ базироваться на побережье Чернаго Моря, которое должно явиться и финансовымъ и коммерческимъ выходомъ

для линіи Ангора- Эрзерумъ. Въ виду сего надлежитъ построить прежде всего линію Самсунъ-Сивасъ и Трапезондъ-Эрзерумъ, при чемъ первая является особенно спѣшной и важной въ видахъ экономическаго возрожденія Сивасскаго округа и, по своей доходности, превышающей таковую всѣхъ остальныхъ Малоазіатскихъ линій. Эта цѣль вполнѣ понятная и, съ Турецкой точки зрѣнія, - законная. Она соотвѣтствуетъ нормальному ходу развитія государственности и культуры въ Малой Азіи и, если Турція просуществуетъ еще нѣсколько времени какъ цѣльная и самостоятельная Держава, то линія Ангора-Сивасъ-Эрзерумъ будетъ несомнѣнно построена, какъ строится и будетъ построена аналогичная ей линія Хайдаръ Паша-Коніе-Багдадъ. Другой вопросъ - когда и какъ окажется возможнымъ для Турціи построить линію Ангора-Сивасъ-Эрзерумъ и ея Черноморскія питательныя вѣтви - Самсунъ-Сивасъ и Трапезондъ-Эрзерумъ. Тутъ открывается для насъ широкая возможность вліять на время постройки, а равно и на способъ постройки этой и на условія ихъ послѣдующей эксплоатаціи, соотвѣтственно затрагиваемымъ всѣми этими вопросами Русскимъ интересамъ. Основаніемъ для нашего воздѣйствія въ этомъ направленіи служитъ извѣстное Русско-Турецкое соглашеніе 1900 года. Обязательная сила его не отрицается Портою, хотя конечно обстоятельства, при которыхъ оно было заключено, значительно измѣнились. Наша готовность не настаивать на нашемъ строгомъ правѣ требовать концессіи на всѣ вышеприведенныя линіи для русскихъ капиталистовъ на условіяхъ Багдадской концессіи, является въ нашихъ рукахъ могущественнымъ орудіемъ для давленія на Порту въ этомъ дѣлѣ. Самъ Министръ Общественныхъ Работъ признаетъ возможность осуществить постройку и эксплоатацію Самсунъ-

Сивасской линіи выдачей концессіи безъ правительственной гарантіи. О такой концессіи, какъ извѣстно, и предполагаетъ ходатайствовать существующій Русско-Французскій синдикатъ, представляемый здѣсь г. Даморно, и уже сообщившій Портѣ надлежащее согласіе Русскаго Правительства. На эту концессію бывшій Великій Везирь Хильми Паша, при теперешнихъ же Министрахъ Иностранныхъ Дѣлъ и Финансовъ, выразилъ, въ свое время, согласіе. Теперешній докладъ, напротивъ, выражаетъ по этому предмету сомнѣнія и возраженія, которыя проистекаютъ, прежде всего изъ того обстоятельства, что, въ ожиданіи рѣшенія предположеннаго въ С.Петербургѣ Особаго Совѣщанія, /см. секр. телеграмму отъ 6/19 Февраля 1910 года № 215./ Портѣ до сихъ поръ не извѣстенъ взглядъ ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства на Самсунъ-Сивасское дѣло. Наступило время ознакомить ее съ этимъ взглядомъ.

Довѣрительной и неофиціальной бесѣды И.Д. Перваго Драгомана ввѣреннаго мнѣ Посольства съ Турецкимъ Министромъ Финансовъ по отдѣльному вопросу о средствахъ для постройки дороги, отчетъ о каковой бесѣдѣ содержится въ моей депешѣ отъ 22-го Апрѣля с.г. за №62, для сего недостаточно, и я совершенно согласенъ съ Французскимъ Посломъ, который полагаетъ, что дальнѣйшее наше молчаніе можетъ дать Портѣ удобный поводъ принять быстро какое либо несообразованное съ неуказанными нами интересами трудно поправимое рѣшеніе. Въ виду изложеннаго, считаю долгомъ настоятельно возобновить ходатайство о снабженіи меня соотвѣтствующей инструкціей. Съ мѣстной точки зрѣнія, единственно мнѣ доступной, мнѣ могло бы быть поручено заявить теперь же Портѣ слѣдующее: Синдикатъ, получив-

шій минувшей осенью разрѣшеніе Порты на производство изысканій СамсунъСивасской желѣзной дороги, окончивъ нынѣ таковыя, имѣетъ честь обратиться къ Портѣ съ положительными /   / по этому предмету предложеніями. ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство , искренне желая способствовать со своей стороны экономическому развитію тѣхъ областей, которыя могутъ извлечь пользу отъ названной дороги , разрѣшило нѣкоторымъ русскимъ капиталистамъ принять участіе въ упомянутомъ синдикатѣ и, хотя участіе это совершенно не соотвѣтствуетъ условіямъ извѣстной Багдадской концессіи, Русское Правительство сочло бы себя вполнѣ удовлетвореннымъ тѣмъ соглашеніемъ, которое упомянутый синдикатъ установилъ бы съ Портой. ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство полагаетъ, что скорѣйшее установленіе таковаго соглашенія было бы желательно прежде всего въ интересахъ экономическаго развитія названной мѣстности и надѣется поэтому, что Порта со своей стороны отнесется къ предложеніямъ упомянутаго синдиката съ сочувственнымъ вниманіемъ.

Такое заявленіе поставило бы весь вопросъ на ясную и правильную почву, не предрѣшая нисколько дальнѣйшаго его направленія. Послѣднее будетъ зависѣть- во первыхъ , отъ содержанія предложенія синдиката, а, во вторыхъ , отъ отношенія къ этимъ предложеніямъ Порты. Что касается предложеній синдиката, то текстъ ихъ долженъ былъ бы быть выработанъ по соглашенію между г. Ламорнэ, Французскимъ Посломъ и мною и,при томъ, въ такой эластичной формѣ, которая дала бы возможность, по мѣрѣ надобности, предотвращать и отстранять тѣ турецкія сомнѣнія и возраженія, которыя намъ нынѣ стали извѣстны изъ разсматриваемаго доклада. Въ особенности было бы необходимо облегчить по возможности

Турецкому Правительству защиту этихъ предложеній передъ Парламентскими и другими здѣшними политическими кругами, крайне чувствительными въ данное время къ вопросамъ формы и національнаго самолюбія.

Затѣмъ, переговоры велись бы между Синдикатомъ и Портой подъ наблюденіемъ Французскаго Посла и моимъ, что мнѣ кажется, исключило бы возможность для Порты принять какое либо рѣшеніе по существу Самсунъ-Сивасскаго дѣла прежде, чѣмъ означенные переговоры не были бы такъ или иначе окончены.

Это дало бы намъ возможность по нашему усмотрѣнію и въ зависимости,какъ отъ обще-политической обстановки, такъ и въ частности отъ дальнѣйшаго хода вопроса объ усиленіи Турецкаго и Черноморскаго флотовъ- замедлять начало работъ на Самсунъ-Сивасской линіи, являющейся ключомъ ко всѣмъ прочимъ желѣзнымъ дорогамъ на сѣверѣ Малой Азіи, или-же мы могли бы обставить начало работъ этихъ соотвѣтствующими нашимъ интересамъ условіями, формулировка коихъ выяснилась бы при дальнѣйшихъ сношеніяхъ между Портой, Синдикатомъ, Французскимъ Посломъ и мною, причемъ я могъ бы своевременно испрашивать указаній ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства.

Въ виду острыхъ опасеній, выражаемыхъ Французскимъ Посломъ и внушаемыхъ ему, очевидно, заботой о французскихъ участникахъ Самсунъ,Сивасскаго Синдиката, я былъ бы крайне признателенъ Вашему Высокопревосходительству за сообщеніе мнѣ, хотя бы предварительно, испрашиваемыхъ указаній по телеграфу.-

Примите и проч.....

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 24 Мая / 6 Іюня 1910 года № 307.

Даморнэ вернулся изъ Парижа, переговоривъ съ Пишономъ и Министромъ Финансовъ. Пишонъ готовъ поддержать Самсунъ-Сивасскій синдикатъ, но только послѣ сообщенія Русскимъ Правительствомъ Турецкому своего взгляда на этотъ предметъ. Даморнэ получилъ всѣ техническія и цифровыя данныя для оффиціальнаго ходатайства передъ Портою, и надѣется, что я получу ожидаемыя инструкціи. Онъ готовъ выработать редакцію ходатайства, согласно указаніямъ моимъ и Бомпара. Турція хлопочетъ въ Парижѣ о займѣ въ четыреста милліоновъ франковъ. Пишонъ расположенъ обусловить согласіе Франціи установленіемъ согласія между Портой и синдикатомъ по Самсунскому дѣлу. Трагическое положеніе, въ которое Германскій Посолъ поставилъ Турецкое Правительство, помѣшавъ проекту Честера и связанному съ нимъ займу враждебныхъ намъ по Манчжуріи Американскихъ банковъ, дѣлаетъ французскій способъ давленія на Порту очень своевременнымъ. Съ другой стороны, въ виду извѣстныхъ предложеній Портѣ со стороны другихъ солидныхъ французскихъ группъ, существующій синдикатъ не можетъ имѣть успѣха безъ положительной Русской поддержки. Это даетъ намъ возможность выговорить себѣ у синдиката теперь въ дѣлѣ постройки и эксплоатаціи Самсунъ-Сивасской дороги ту долю участія, которая необходима для прочнаго обезпеченія Русскихъ интересовъ въ этомъ дѣлѣ. Крайне желательно скорѣйшее освѣдомленіе меня о результатахъ особаго Совѣщанія, дабы использовать наиболѣе выгоднымъ для насъ образомъ теперешнюю особенно благопріятную политическо-финансовую конъюнктуру.-

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Послу въ Константинополѣ
С.Петербургъ, 27 Мая 1910 года. № 779.

/ Телеграмма./

Телеграммы №№ 307, 308 и 309 получены.-

Передаваемое Вами извѣстіе о предположеніи Турціи заключить заемъ въ 400 милліоновъ франковъ во Франціи является совершенно неожиданнымъ новымъ обстоятельствомъ, осуществленію коего нельзя не придавать самаго серьезнаго и неблагопріятнаго для нашихъ интересовъ значенія. Получивъ такую крупную сумму въ свое распоряженіе, Турецкое Правительство едва ли умѣритъ свою требовательность по различнымъ вопросамъ, а по Критскому дѣлу, при существующемъ возбужденіи умовъ, будетъ неизбѣжно вовлечено въ войну съ Греціею. Если бы даже въ этомъ случаѣ одержало верхъ миролюбивое теченіе, средства отъ займа ассигнованы были бы почти несомнѣнно на усиленіе военной готовности Турціи и прежде всего на желѣзнодорожное строительство и покупку военныхъ судовъ. Небольшія уступки, которыя можно было бы при этомъ выговорить въ нашу пользу въ другихъ дѣлахъ, едва ли соотвѣтствовали бы громадному риску, на который мы бы пошли, если бы оказали содѣйствіе въ дѣлѣ заключенія Турецкаго займа въ Парижѣ.

Для опредѣленія нашего отношенія къ вопросу о займѣ необходимо быть съ достовѣрностью освѣдомленными о назначеніи займа или отдѣльныхъ его частей, а также о главнѣйшихъ его условіяхъ, въ особенности же о способахъ и источникахъ обезпеченія исправности погашенія и платежа процентовъ.

Благоволите телеграфировать, что Вамъ по этому предмету извѣстно.

Съ своей же стороны считаю нужнымъ высказать еще нижеслѣдующія соображенія, по которымъ я также желалъ бы имѣть Ваше личное мнѣніе для дальнѣйшаго обсужденія всего вопроса въ

предстоящемъ Совѣщанія.

Относительно требованія о выдачѣ концессія на Самсунъ-Сивасскую ж.д., полагаю, что удовлетвореніе таковаго требованія турками принесло бы выгоды въ особенности французскимъ банкирамъ, коимъ принадлежитъ больше половины основного капитала предпріятія. Насъ же это дѣло интересуетъ менѣе, чѣмъ болѣе общій вопросъ о желѣзно-дорожной сѣти въ М.Азіи и преимущественно въ приграничной къ Кавказу и Персіи полосѣ. Соглашеніе 1900 г недостаточно опредѣляетъ наши права; не слѣдуетъ ли видоизмѣнить его въ смыслѣ возможнаго увеличенія нашихъ правъ въ дѣлѣ постройки дорогъ и распространенія силы соглашенія на области, прилегающія къ Персидской границѣ къ сѣверу отъ Ханекина. Если бы удалось достигнуть этого, могъ бы даже возникнуть вопросъ объ отказѣ отъ Самсунъ-Сивасской дороги, что дало бы удовлетвореніе турецкому національному чувству. При такомъ оборотѣ дѣла дальнѣйшее отношеніе наше къ вопросу о займѣ могло бы имѣть, конечно, отрицательный, хотя и вполнѣ спокойный характеръ, но при этомъ надлежало бы оградить себя отъ опасности турецкаго судостроенія и войны изъ за Критскаго вопроса.

Прошу Васъ сообщить мнѣ Ваши соображенія по этой телеграммѣ и мнѣніе о своевременности пересмотра Соглашенія 1900 года.

Буду ожидать Вашего отвѣта для опредѣленія впредь нашего образа дѣйствій. -

/ подп. / Извольскій.

17

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Повѣренному въ Дѣлахъ въ Парижѣ

С.Петербургъ, 27 Мая 1910 года № 780.

/ Телеграмма. /

Чарыковъ телеграфируетъ, что Турція хлопочетъ въ Парижѣ о займѣ въ 400 милліоновъ франковъ и что Пишонъ расположенъ обусловить согласіе Франціи установленіемъ согласія между Портою и Синдикатомъ по Самсунскому дѣлу.

Въ виду важности этого извѣстія, было бы желательно провѣрить его точность и выяснить назначеніе займа и главнѣйшія его условія, въ особенности способы гарантіи.

Такъ какъ въ турецкихъ сферахъ господствуетъ воинственное настроеніе, необходимо выяснить имѣетъ ли Пишонъ въ виду возможность обращенія этого займа на военныя цѣли, а также установить вообще точку зрѣнія Французскаго Правительства на фактъ заключенія Турціею столь крупнаго займа при нынѣшнемъ неспокойномъ положеніи дѣлъ на Востокѣ.-

/ Подп. / Извольскій.

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 31 Мая / 13 Iюня 1910 года, № 327.

Получилъ телеграмму 27 Мая №2779

Представляю слѣдующія свѣдѣнія и соображенія. Первое: о займѣ. Основная цѣль его – покрытіе дефицита текущаго года около 250 милліоновъ франковъ. Назначеніе остальныхъ 150-ти милліоновъ франковъ, которые являются для Турокъ желательными, но не безусловно необходимыми, пока не выяснено. Они могли бы быть обставлены строгими условіями, напримѣръ, въ области желѣзнодорожнаго строительства и военнаго судостроенія, хотя послѣднее обезпечено имѣющимся ассигнованіемъ. Можно думать, что Турецкій Министръ Финансовъ удовлетворится и 300 милліоновъ. Заемъ будетъ заключенъ по примѣру прошлогодняго помимо гарантіи Управленія Турецкаго Государственнаго Долга. Обезпеченіемъ же исправности погашенія и платежа процентовъ явилось бы принятіе Турецкими Палатами представленнаго Правительствомъ законопроекта о предоставленіи Оттоманскому Банку правъ и обязанностей государственнаго казначейства Оттоманской Имперіи. Переговоры начнутся въ Парижѣ лишь по пріѣздѣ Джавидъ Бея послѣ закрытія здѣшней парламентской сессіи, продолженной уже до 15 Iюня. Изъ разговора съ Французскимъ Посломъ заключаю, что Французы согласятся начать переговоры только если исчезнетъ опасность войны. Серьезной надежды на заемъ въ Америкѣ у Турокъ больше нѣтъ, и единственнымъ рынкомъ разсматриваемаго займа является Парижъ. – Второе – о соглашеніи 1900 года.– Считаю пересмотръ его необходимымъ, но весьма труднымъ. Для успѣха надлежитъ избрать

наиболѣе выгодную минуту, выработавъ заблаговременно общую директиву въ указанномъ Вами смыслѣ. Полагаю, что Великій Везирь дѣйствительно отложитъ Самсунъ-Сивасское дѣло до осени, и думаю, что намъ слѣдовало бы тѣмъ временемъ предоставить синдикату продолжать свои оффиціальные шаги передъ Портой подъ предположеннымъ наблюденіемъ. Временная и быть можетъ окончательная неудача проекта Честера, подтвержденная мнѣ вчера Германскимъ Повѣреннымъ въ Дѣлахъ и самимъ Американскимъ Посломъ, затормозитъ постановку и тѣмъ более практическое рѣшеніе общаго вопроса о желѣзнодорожной стр[illegible] въ Малой Азіи, и можетъ быть облегчитъ намъ обезпеченіе [illegible]шихъ спеціальныхъ интересовъ въ пограничной Кавказу и Персіи полосѣ. Обстоятельства укажутъ, когда и какъ къ этому приступить. Пока желательно не разрывать съ Французскимъ синдикатомъ, чтобы воспрепятствовать сепаратной сдѣлкѣ его чрезъ Оттоманскій Банкъ съ Портою. Мнѣ думается, что взамѣнъ уступокъ намъ въ области пограничнаго съ Россіей и Персіей желѣзнодорожнаго строительства, Турки могутъ пожелать уступокъ въ области своего разграниченія съ Персіей. Общая директива безотлагательно необходима, но относительно подробностей веденія дѣла потребуются дальнѣйшія сношенія ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства.-

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ
СОВѢТА МИНИСТРОВЪ.

Лод $\frac{4}{VI}$

I

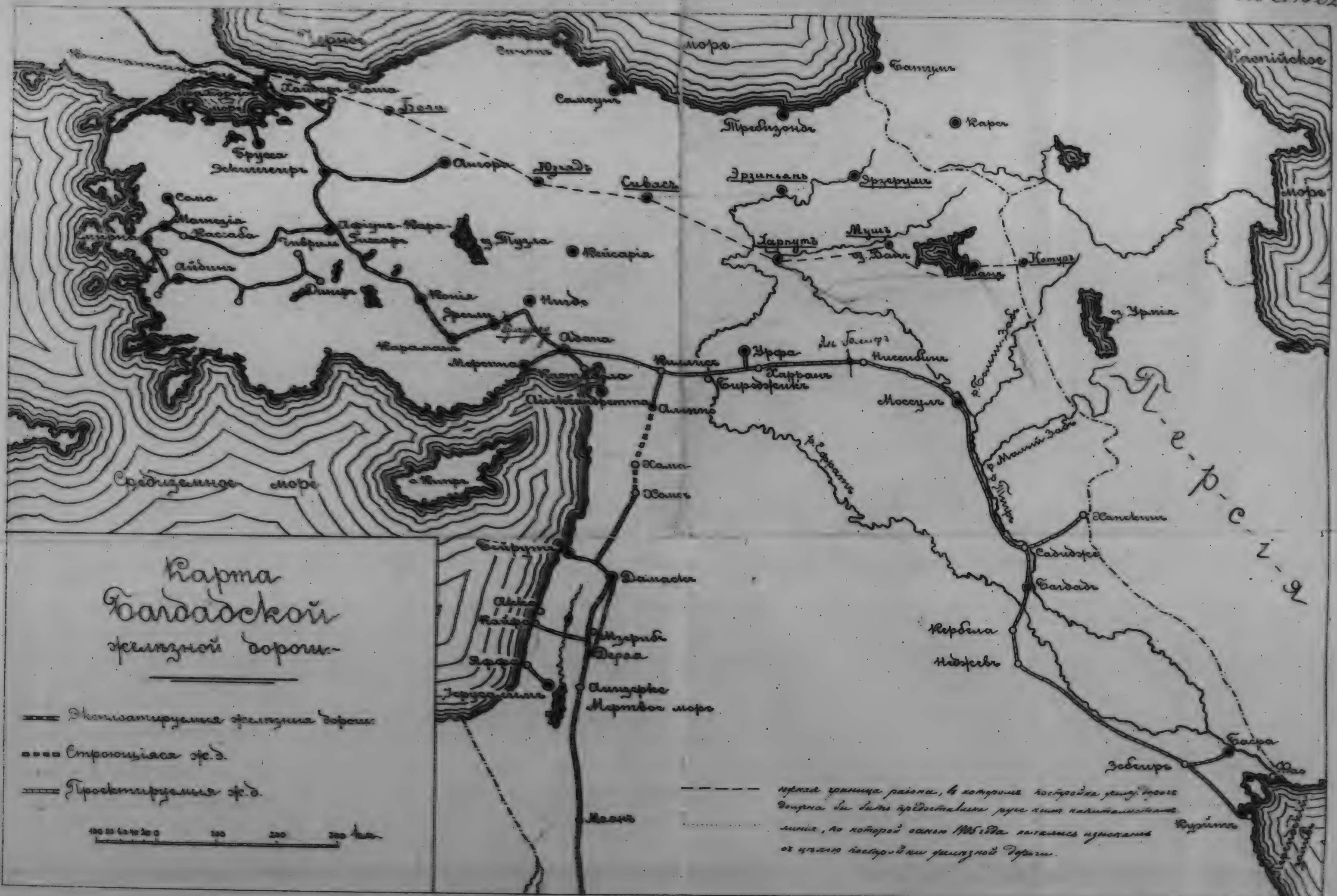
$\frac{3}{VI}$ 4 ч.

П. Ю. Тюле

Сохраните мне эту книгу

2 июня

Секретно
Къ №1022



Экспонатъ Картографіи. Спб. В. О., 14 л., д. 5.

Секретно.

Срочно.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадіевичу, имѣетъ честь въ дополненіе къ документамъ по дѣлу о Самсунъ-Сивасской жел.дорогѣ, доставленнымъ вчера, препроводить у сего нижеслѣдующіе документы: I/ Русско-Турецкое Соглашеніе, 2/ Депешу Посла въ Константинополѣ отъ I9 Мая I9I0 г., за №79, 3/ Телеграмму Повѣреннаго въ Дѣлахъ въ Парижѣ отъ 30 Мая I9I0 г. № 36.-

С.Петербургъ,
I Іюня I9I0 года.-
№ 465.

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.-

Copie.

Текстъ Русско-Турецкаго соглашенія 1900 года.

Sublime Porte.
Ministère des Affaires Etrangères.

Eu égard aux relations d'amitié existant entre l'Empire Ottoman et l'Empire de Russie, le Gouvernement Impérial, lorsqu'il jugera opportune la construction de chemins de fer dans les parages de la Mer Noire et dans le cas où il ne les construirait pas lui-même, accordera la concession de ces lignes à des capitalistes russes.

Les conditions de cette concession seront en tout exactement les mêmes que celles de la convention en date du 12/24 Décembre 1899 par laquelle la construction du chemin de fer de Bagdade a été accordée à la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie partant de Haider-Pacha.

Dans ce cas on devra prendre en considération, de part et d'autre, lors de la construction de ces lignes, les intérêts commerciaux communs des deux Etats.

La section d'Ada-Bazar à Héraclée, dont la construction est déjà décidée, ainsi que les lignes d'Angora, Cesarée, Sivas, Kharpout, Diarbekir et Van en sont exceptées.

/ signé / Tevfik.

Le 31 Mars 1900.-

Довѣрительная депеша Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 19 Мая/1 Іюня 1910 года № 79.

Пользуюсь завтрашней почтой, чтобы дополнить нѣсколькими подробностями мою вчерашнюю телеграмму за № 291, касательно дѣла Честера и Самсунъ-Сивасской дороги.

Посолъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ сказалъ мнѣ, между прочимъ, въ разговорѣ, упомянутомъ въ означенной телеграммѣ, что по вопросу о доступѣ къ заливу Юмурталыкъ компанія Честера не встрѣчаетъ препятствій со стороны Общества Багдадской желѣзной дороги, линію коей Честеровская дорога должна, однако, для этого пересѣчь по направленію съ сѣвера на югъ.

Я уже имѣлъ случай донесить о соглашеніи[*] между Американской и Германской компаніями по этому важному вопросу. Слова г-на Штрауса указываютъ, что намѣчавшееся въ то время соглашеніе нынѣ состоялось. Мнѣ, однако, неизвѣстно - на какихъ условіяхъ, и я склоненъ думать, что при этомъ не обошлось безъ прямыхъ дипломатическихъ сношеній между Вашингтонскимъ и Берлинскимъ Правительствами.

Послѣднее выказало недавно уступчивость еще въ одномъ вопросѣ касающемся Багдадской дороги: окончательно рѣшено не вводить этой дороги на Александретту, а сохранить ея первоначальное направленіе черезъ горы Киликіи. Здѣшнія германофильскія газеты стараются выставить это рѣшеніе въ видѣ какой то германской побѣды. Но намъ извѣстно, что Баронъ Маршаллъ добивался Александретскаго направленія и, какъ ока-

---

[*] См. депешу отъ 4/17 Марта с.г. за № 39.

зывается, не смогъ преодолѣть противодѣйствія Порты. Такимъ образомъ германская дорога на всемъ протяженіи отъ Босфора до Багдада коснется моря только своимъ подъѣзднымъ путемъ Мерсина - Адана, а выходы къ водамъ Леванта между Мерсиной и Яффой будутъ въ рукахъ французовъ /Яффа - Іерусалимъ; Хайфа - Тиверіада; Бейрутъ - Дамаскъ и Триполи -Хомсъ/ и американцевъ / Юмурталикъ - Сивасъ/, если осуществиться Честеровское предпріятіе.

Весьма возможно, что Германское Правительство рѣшилось уступить американцамъ и даже поощрить ихъ въ Азіатской Турціи, какъ противовѣсъ англичанамъ, а можетъ быть и намъ и какъ новый источникъ для будущихъ турецкихъ кредитныхъ операцій, независимый отъ Парижской биржи.

Для болѣе полнаго освѣщенія этого дѣла считаю полезнымъ приложить к сему довѣрительную записку о новѣйшемъ фазисѣ предпріятія Честера и Самсунъ-Сивасской линіи, доставленную мнѣ изъ хорошо освѣдомленнаго турецкаго источника.

Въ запискѣ этой обращаетъ на себя вниманіе весьма основательное замѣчаніе, что Анатолійскія желѣзныя дороги и въ томъ числѣ Честеровская сѣть безусловно нуждаются въ выходѣ къ Черному Морю.

Эта мысль, какъ Вы изволите припомнить, прямо выражена въ докладѣ Турецкаго Министра Общественныхъ Работъ, добытымъ Французскимъ Посломъ и приложенномъ къ моей депешѣ отъ 17 сего Мая за № 77. И хотя въ докладѣ этомъ имя Честера не упоминается есть полное основаніе предположить, что тутъ предусматривается именно его участіе въ проектируемомъ Министромъ займѣ на постройку Самсунъ-Сивасской линіи.

На обѣщаніе подобнаго займа указываетъ и упомянутая записка. Это подтверждаетъ и Французскій Посолъ, по свѣдѣніямъ коего Турецкое Правительство обращалось къ Честеру съ предложеніемъ включить Самсунъ-Сивасскую линію въ свою сѣть. Честеръ отказался, можетъ-быть во избѣжаніе затрудненій съ нами, но обѣщалъ найти денегъ на постройку линіи турками въ размѣрѣ 85 милліоновъ франковъ и изъ 3½% годовыхъ.

Мнѣ кажется, что если когда либо будетъ приступлено къ практическому осуществленію проекту Честера, въ чемъ все еще надлежитъ сомнѣваться, то Честеру надлежитъ прежде всего войти въ соглашеніе съ Управленіемъ Самсунъ-Сивасской линіи для приступа къ работамъ по своему основному направленію отъ Сиваса на Діарбекиръ. Иначе американцамъ придется вести всю постройку отъ залива Юмурталикъ, что было бы крайне накладно. Мысль Честера о заказѣ шпалъ въ Россіи прямо, впрочемъ, указываетъ на практическую необходимость для него подвозить многіе строительные матеріалы отъ Чернаго Моря.

Если Самсунъ-Сивасская линія окажется въ нашихъ рукахъ, то намъ можно будетъ, благодаря этому обстоятельству вліять на пользу русскимъ интересамъ довольно сильно на осуществленіе многихъ Честеровскихъ предположеній. Такъ, можно будетъ замедлить или вовсе устранить постройку не вполнѣ даже обязательныхъ для него линій къ Персидской границѣ.

Вообще я долженъ сказать, что отсутствіе у американскаго предпріятія мѣстныхъ политическихъ интересовъ и выяснившійся спекулятивный его характеръ откроютъ довольно широкій просторъ для сдѣлокъ и соглашеній между нами и имъ если только Самсунъ-Сивасская линія будетъ находиться въ нашемъ распоряженіи.

Вышеизложенныя соображенія не могутъ еще болѣе

% См. мою телеграмму отъ 25 Апрѣля с.г. за № 218.

не побуждать насъ ясно указать Турецкому Правительству, что мы не допустимъ никакого обхода или ухищренія въ вопросѣ постройки Самсунъ-Сивасской линіи "самимъ Правительствомъ".

Французскій Посолъ полагаетъ, что послѣ моего вчерашняго заявленія Великому Везирю о нашемъ истолкованіи условій казенной постройки, основаннаго на полученныхъ мною указаніяхъ ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства, Порта уже не рѣшиться на какую нибудь внезапную мѣру, несогласную съ нашими взглядами. Я видѣлъ подтвержденіе этого мнѣнія во вчерашнемъ заявленіи Великаго Везиря, что въ виду приближенія конца теперешней страшно перегруженной парламентской сессіи, обсужденіе Самсунъ-Сивасскаго дѣла будетъ отложено до осени.

Тѣмъ не менѣе представляется желательнымъ во избѣжаніе недоразумѣній включить категорическое изложеніе русскаго взгляда на казенный способъ постройки Самсунъ-Сивасской линіи въ то офиціальное заявленіе, которое мнѣ будетъ поручено сдѣлать Портѣ и предположенія о коемъ содержатся въ моей депешѣ за № 77.

Французскій Посолъ сказалъ мнѣ также, что г-нъ Ламорнэ, котораго ждутъ сюда со дня на день, дѣятельно трудился въ Парижѣ надъ Самсунъ-Сивасскимъ дѣломъ и привезетъ сюда цѣлый рядъ разработанныхъ проектовъ.

Насколько дѣло это интересуетъ широкій Европейскій предпринимательскій кругъ можно усмотрѣть изъ прилагаемой замѣтки, составленной здѣшнимъ драгоманомъ ввѣреннаго мнѣ Посольства Надв. Сов. Столицей, о новой англійской группѣ, желающей строить не только линію Самсунъ-Сивасъ, но и другую, черезъ всю сѣверную часть Малой Азіи, до персидской границы.

Французскій Посолъ сказалъ мнѣ сегодня, что онъ вполнѣ готовъ приступить вмѣстѣ со мною и г-номъ Ламорнэ къ редактированію текста новаго ходатайства послѣдняго Портѣ по Самсунъ-Сивасскому дѣлу, въ томъ эластичномъ направленіи, которое представляло бы наибольшіе шансы на успѣхъ.

Г-нъ Бомпаръ убѣжденъ, что Великій Везирь и Министръ Финансовъ не будутъ сами по себѣ противиться предоставленію этого дѣла Франко-Русскому синдикату. Но имъ приходиться считаться съ крайне повышеннымъ націоналистическимъ турецкимъ общественнымъ и парламентскимъ мнѣніемъ. Очевидно, намъ надлежать будетъ широко и искренно помочь Турецкому Правительству преодолѣть предразсудки не только его противниковъ, но и его сторонниковъ.

Однако мнѣ показалось необходимымъ сдѣлать уже теперь именно - отстранить возможность обвиненія насъ въ обструкціонизмѣ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ на сѣверѣ Малой Азіи.

Въ этихъ видахъ, какъ только я услышалъ отъ Великаго Везиря, что Самсунъ-Сивасское дѣло откладывается до осени, я тотчасъ возразилъ, что скорѣйшая постройка дороги желательно въ интересахъ экономическаго развитія сѣвера Малой Азіи и что мы охотно поможемъ туркамъ въ этомъ дѣлѣ, по скольку это можетъ отъ насъ зависѣть.

Это же необходимо говорить и французамъ. Но конечно, по существу, всякое промедленіе постройки не только Самсунъ-Сивасской дороги, но и вообще всей Сѣверо-Мало-Азіатской сѣти для насъ настолько выгодно въ стратегическомъ отношеніи, что мы въ душѣ можемъ лишь радоваться новѣйшему обороту этого дѣла.

Къ счастію для насъ, для обезпеченія нашихъ интересовъ въ данномъ случаѣ намъ не надо, чтобы Турція что

% Телеграмма г-на Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ за № 284, отъ 16 Апрѣля с.г.

нибудь дѣлала, чего всегда крайне трудно отъ нея добиться. Напротивъ, намъ надо, или чтобы она ничего не дѣлала, что было бы для насъ самое лучшее, а для нее самое легкое, или чтобы она творила какъ можно меньше и какъ можно медленнѣе. И то и другое соотвѣтствуетъ какъ нельзя болѣе ея праву и историческому обычаю.

Намѣреніе Великаго Визиря отложить дѣло до осени является повидимому первымъ шагомъ въ этомъ направленіи. Намъ нужно, бережно и не компрометируя себя ни здѣсь ни въ Парижѣ, поощрять далѣе это расположеніе.

Примите и пр......

<u>Секретная</u> телеграмма Д.С.С. <u>Неклюдова</u>.
Парижъ, 30 Мая/12 Іюня 1910 г. №<u>36</u>.

Получилъ телеграмму №780 .

Извѣстіе о предстоящемъ турецкомъ займѣ въ полъ милліарда франковъ уже нѣсколько дней обращается въ биржевыхъ кругахъ . Ожидаютъ на дняхъ пріѣзда сюда Джавидъ-Паши, Министра Финансовъ, для переговоровъ объ этомъ займѣ.- Пишонъ вчера подтвердилъ мнѣ это извѣстіе. По его словамъ, назначенія займа нельзя еще опредѣлить, а главнѣйшія его условія и особенно вопросъ о гарантіяхъ - дѣло сложныхъ переговоровъ, еще не затронутыхъ Турками; о связи займа съ успѣхомъ Самсунъ- Сивасскаго синдиката не было еще и рѣчи. По мнѣнію Пишона, заемъ не можетъ быть заключенъ такъ скоро, а между тѣмъ опасность нападенія Турокъ на Грецію непосредственная . Въ доказательство Пишонъ прочелъ мнѣ длинную телеграмму Бомпара, переданную Вамъ вчера Жоржемъ Луи. На замѣчаніе мое , что предупредительное отношеніе Парижскаго Кабинета къ вопросу Турецкаго займа можетъ поощрить воинственное настроеніе Турокъ, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ отвѣтилъ, что настроеніе это уже охватило Турцію и что отказъ въ займѣ лишь рѣшилъ бы эволюцію Турціи въ сторону Германіи и Австріи. На вопросъ мой, какъ относится къ подобному взгляду Англія, Пишонъ отвѣтилъ, что въ Лондонѣ не признаютъ опасности немедленнаго столкновенія Турціи и Греціи; но что Поль Камбонъ отнюдь не раздѣляетъ подобнаго оптимизма. Мнѣнія Пишона господствуютъ за послѣдніе два дня и въ здѣшней печати. Сегодня появились весьма тревожныя телеграммы и, что не лишено значенія, - главнымъ образомъ отъ берлинскихъ и вѣнскихъ корреспондентовъ.- Въ общей сложности здѣсь подчеркиваютъ опасенія, что война

между Турціей и Греціей неминуема, если Державы-Покровительницы не примутъ въ скорѣйшемъ времени такого рѣшенія, которое "спасло бы лицо" Правительства и правящей партіи. Очень можетъ быть, что подобному настроенію не чуждо всесильное воздѣйствіе здѣшнихъ денежныхъ сферъ, намѣтившихъ себѣ выгодныя операціи въ Турціи, и опасающихся, что все это можетъ рушиться. Боятся также отраженія международныхъ осложненій на Марокскихъ дѣлахъ въ самую минуту, когда выпускается новый Марокскій заемъ, встрѣтившій уже въ публикѣ необычный успѣхъ. Тѣмъ не менѣе, послѣднія опасенія Пишона показались мнѣ искренними.-

Секретно.

1988

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ имѣетъ честь препроводить при семъ, для предварительнаго просмотра, проектъ журнала Особаго Совѣщанія по дѣлу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ, покорнѣйше прося о возвращеніи таковаго проекта съ могущими послѣдовать по оному замѣчаніями не позднѣе утра 17 сего Іюня.

С.Петербургъ,

15 Іюня 1910 года.

№ 514.-

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.-

Предсѣдатель Совѣта Министровъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Превосходительству Александру Петровичу, имѣетъ честь возвратить проектъ журнала Особаго Совѣщанія по дѣлу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ, присовокупляя, что съ его стороны не встрѣчается замѣчаній по содержанію означеннаго проекта.

№ 3364.

17 Іюня 1910 года.

Его Пре-ву А. П.

Извольскому.

Секретно.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Іюня 18 дн. 1910.
№ 535.

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Имѣю честь препроводить у сего къ Вашему Высокопревосходительству журналъ Особаго Совѣщанія 2-го Іюня сего года, по вопросу о Самсунъ Сивасской желѣзной дорогѣ, текстъ коего не встрѣтилъ возраженій со стороны участниковъ вышеуказаннаго Совѣщанія.

Покорнѣйше прося Васъ не отказать поставить меня въ извѣстность о томъ, благоугодно ли будетъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ утвердить означенный журналъ, пользуюсь настоящимъ случаемъ, чтобы возобновить Вамъ, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.-

Извольскій

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.-

ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВУЮЩІЙ
въ
Совѣтѣ Министровъ.

"2" Іюля 1910 года.

№ 3608

Совершенно секретно.

Милостивый Государь,

Александръ Петровичъ.

Его Пре-ву А.П.
Извольскому.

Имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству удостоившійся 26 Іюня сего года ВЫСОЧАЙШАГО ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА одобренія журналъ Особаго Совѣщанія по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ, присовокупляя, что копій съ сего журнала никому сообщено не было.

Прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣреніе въ глубокомъ почтеніи и истинной преданности.

Подписалъ Коковцовъ

Верно: [illegible]

№ 3380.

12 VII 1910

841

Весьма секретно.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Іюля 10 дня 1910.
№ 602.-

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ,

Имѣю честь препроводить у сего къ Вашему Высокопревосходительству копію съ доставленнаго мнѣ Предсѣдательствующимъ въ Совѣтѣ Министровъ Статсъ-Секретаремъ Коковцовымъ ВЫСОЧАЙШЕ одобреннаго журнала Особаго Совѣщанія 2 Іюня сего года, по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ.

Пользуюсь настоящимъ случаемъ, чтобы возобновить Вамъ, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.-

Извольскій.

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.-

Копія.

Секретно.

На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать: " Одобряю ". въ Балтійскомъ Портѣ, на Яхтѣ "Штандартъ", Іюня 26 дня 1910 года.

Журналъ Особаго Совѣщанія по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ.

2-го Іюня 1910 года.

Предсѣдательствовалъ: Предсѣдатель Совѣта Министровъ Статсъ-Секретарь Гофмейстеръ П.А. Столыпинъ

Присутствовали. Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Гофмейстеръ А.П. Извольскій; Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь В.Н. Коковцовъ; Министръ Торговли и Промышленности Тайн.Сов. С.И. Тимашевъ; Помощникъ Военнаго Министра Генералъ-Лейтенантъ А.А. Поливановъ; Генералъ-Квартирмейстеръ Генеральнаго Штаба Генералъ-Майоръ Г.Н. Даниловъ; Чиновникъ особыхъ порученій при Министрѣ Иностранныхъ Дѣлъ Д.С.С. А.А. Нератовъ и И.д. Перваго Драгомана Посольства въ Константинополѣ Колл.Сов. А.Н. Мандельштамъ.-

По открытіи засѣданія Министръ Иностранныхъ Дѣлъ указываетъ, что ближайшимъ поводомъ къ образованію Совѣ

щанія явился вопросъ объ отношеніи Россіи къ постройкѣ Самсунъ-Сивасской желѣзной дороги, который составляетъ часть общаго вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи. Для Россіи сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи имѣетъ серьезное отрицательное значеніе. Въ виду этого уже въ 1900 году Русское Правительство, воспользовавшись благопріятными обстоятельствами, заключило съ Турціей Соглашеніе, обезпечивающее насъ, до извѣстной степени, отъ сооруженія турецкихъ желѣзныхъ дорогъ на побережьѣ Чернаго моря. По этому Соглашенію Турецкое Правительство обязывалось, въ случаѣ, если оно признаетъ желательнымъ приступить къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ между берегомъ Чернаго Моря и линіей городовъ Ангора - Кесарія-Сивасъ- Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ и не пожелаетъ строить ихъ на средства турецкой казны, предоставить сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ указанномъ раіонѣ русскимъ капиталистамъ на тѣхъ же основаніяхъ на какихъ сооруженіе Багдадской желѣзной дороги было предоставлено Германскому Обществу Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Соединеніе желѣзнодорожною линіею вышеуказанныхъ городовъ изъ рамокъ Соглашенія 1900 года было исключено. При недостаточной однако опредѣлительности сказаннаго Соглашенія Турція имѣетъ полную возможность построить линію Самсунъ-Сивасъ, якобы на средства казны, при помощи замаскированнаго иностраннаго займа. Въ недавнее время для Турецкаго Правительства представлялась возможность получить именно такой заемъ у американскихъ капиталистовъ, желавшихъ въ лицѣ Честера пріобрѣсти концессію на желѣзнодорожную линію Сивасъ - Діарбекиръ

Ванъ съ вѣтвями отъ этой магистрали къ Средиземному морю и на Мосулъ - Керкукъ до города Сулейманіе на персидской границѣ. Взамѣнъ километрической гарантіи общество Честера желало получить на 99 лѣтъ право разрабатывать всякаго рода минеральныя богатства въ предѣлахъ 20 километровъ съ каждой стороны линіи. Въ виду протеста Германскаго Посла, основаннаго на противорѣчіи проекта Честера съ турецкимъ горнымъ закономъ, изданнымъ въ свое время по требованію Державъ, въ особенности же Англіи, дѣло Честера потерпѣло, по крайней мѣрѣ временную неудачу. Вмѣстѣ съ тѣмъ для турокъ утратилась надежда добыть деньги для постройки Самсунъ - Сивасской желѣзной дороги у американцевъ, такъ какъ заемъ при участіи Честера обусловливался дарованіемъ ему означенной концессіи. Наконецъ, послѣднимъ извѣстіемъ въ этой области являются свѣдѣнія о попыткахъ Турціи заключить въ Парижѣ заемъ на сумму до полумилліарда франковъ. Въ виду извѣстнаго стремленія французскихъ банковскихъ сферъ прежде всего оберегать свои матеріальные интересы, предупредить заключеніе этого займа трудно. Съ другой стороны можно предполагать, что болѣе половины его пойдетъ на покрытіе бюджетнаго дефицита, назначеніе же остальной суммы не вполнѣ выяснено, а потому можно опасаться, что она будетъ употреблена на усиленіе военныхъ мѣропріятій Турціи. На это обстоятельство предстояло бы обратить вниманіе Французскаго Правительства, естественно заинтересованнаго, въ силу союзныхъ отношеній съ нами, въ преобладаніи нашего стратегическаго положенія надъ Турціею. Всѣ указанныя обстоятельства нѣсколько затор-

мозили разрѣшеніе вопроса о постройкѣ Самсунъ-
Сивасской линіи, что даетъ намъ возможность устано-
вить точку зрѣнія на этотъ вопросъ и намѣтить схе-
му дальнѣйшаго образа дѣйствій по отношенію къ
нему.

Колл. Сов. Мандельштамъ объясняетъ, что на-
стоящее положеніе Самсунъ-Сивасскаго дѣла нѣсколь-
ко затемнено недавними заявленіями Ламорнэ, сдѣлан-
ными имъ Гофмейстеру Чарыкову, а именно онъ, якобы со
словъ Турецкаго Министра Финансовъ Джавида Бея, за-
явилъ Послу, что Порта не рѣшается выдать концес-
сію Франко-Русскому Синдикату, представляемому г.
Ламорнэ, изъ боязни, что эта концессія можетъ пе-
рейти исключительно въ русскія руки. Въ то же вре-
мя самъ Джавидъ Бей въ частной конфиденціальной
бесѣдѣ съ И.д. Перваго Драгомана Посольства въ Кон-
стантинополѣ, наоборотъ, высказалъ, что онъ лично
не противъ предоставленія концессіи названному
Синдикату, хотя и не можетъ поручиться ни за Со -
вѣтъ Министровъ, гдѣ вопросъ еще не разбирался, ни
за Парламентъ. Что касается вообще турецкихъ поли-
тическихъ сферъ, то хотя онѣ относятся несочувственно къ
постройкѣ дороги при участіи Россіи, но можно ду-
мать, что изъ нежеланія конфликта съ нами турецкіе
политики не станутъ оказывать рѣшительнаго сопро-
тивленія, если мы будемъ энергично настаивать на вы-
дачѣ концессіи Франко-Русскому Синдикату. Вообще же
турецкіе руководящіе круги относятся вполнѣ отрица-
тельно къ иностраннымъ концессіонерамъ, нахлынув-
шимъ въ Турцію ради легкой наживы, и только Честе-

ровское предпріятіе, въ виду его относительной ре-
альности, пользуется довѣріемъ турецкихъ политиковъ,
что подаетъ, до извѣстной степени, надежду на его
осуществленіе въ будущемъ.

Министръ Финансовъ, основываясь на поступив-
шихъ къ нему свѣдѣніяхъ, отмѣчаетъ несомнѣнную до-
ходность проектированной линіи, привлекшую къ ней
вниманіе французскихъ капиталистовъ. Мысль о по-
стройкѣ Самсунъ-Сивасской жел.дороги возникла въ
Парижѣ, гдѣ вообще за послѣднее время наблюдается
избытокъ свободныхъ капиталовъ. Со стороны Француз-
скихъ Банковъ послѣдовалъ цѣлый рядъ приглашеній къ
Русскимъ Банкамъ принять участіе въ финансированіи
Самсунъ-Сивасскаго предпріятія. Эти приглашенія
объясняются желаніемъ французовъ обезпечить себѣ
успѣхъ въ полученіи интересующей ихъ выгодной кон-
цессіи, такъ какъ съ одной стороны, привлекая Рус-
скіе Банки, они обезпечиваютъ себѣ содѣйствіе Рос-
сіи, а съ другой, имѣя въ виду Соглашеніе 1900 года,
они гарантируютъ себя отъ протестовъ съ нашей сто-
роны. Въ этомъ вопросѣ для французовъ въ финансо-
вомъ отношеніи одинаково опасны какъ само Турецкое
Правительство, которое можетъ соорудить дорогу на
добытыя имъ средства, такъ и англійскіе и нѣмецкіе
капиталисты, могущіе выступить конкуррентами фран-
цузовъ въ Самсунъ-Сивасскомъ дѣлѣ. Участіе же рус-
скихъ капиталистовъ въ этомъ предпріятіи предста-
вляется само по себѣ совершенно второстепеннымъ.
Переходя къ политическому значенію дороги, Министръ
Финансовъ находитъ, что линія, перпендикулярная къ

Черному морю, не могутъ представлять для насъ той опасности, съ которою несомнѣнно связаны линіи, ему параллельныя, по которымъ могутъ легко подвозиться войска къ нашей Кавказской границѣ, поэтому все наше вниманіе должно быть обращено на возможное воспрепятствованіе сооруженію желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ Черному морю.

Обращаясь къ значенію Самсунъ-Сивасской жел. дороги въ смыслѣ привлеченія съ помощью ея русскихъ товаровъ въ Малую Азію, Министръ Торговли и Промышленности находитъ, что мы не можемъ особенно расчитывать на успѣхъ въ этомъ направленіи, въ виду достаточно прочнаго положенія въ этомъ раіонѣ иностраннаго импорта, борьба съ коимъ представляется для насъ, при нашемъ слабомъ торговомъ флотѣ, весьма затруднительной.

Указывая съ своей стороны на замѣчающееся въ послѣднее время стремленіе Турціи достигнуть превосходства своихъ военно-морскихъ и сухопутныхъ силъ надъ нашими, Ген.-Лейт.Поливановъ отмѣчаетъ стратегическое значеніе для турокъ линіи Самсунъ-Сивасъ, которая важна для нихъ, какъ одно изъ средствъ воспрепятствовать нашимъ десантнымъ операціямъ въ раіонѣ Трапезонда и Самсуна, цѣль коихъ оттянуть силы противника отъ нашего Кавказскаго фронта. Кромѣ того сооруженіе Самсунъ-Сивасской жел. дороги значительно облегчитъ туркамъ постройку дальнѣйшихъ стратегическихъ линій Ангора - Сивасъ - Эрзерумъ, дополняющихъ вѣроятную схему турецкаго желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи,въ отвѣтъ

31

на которое съ нашей стороны необходимо усилить сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ центръ съ Кавказской границей.

Совѣщаніе соглашается съ точкой зрѣнія Ген.-Лейт.Поливанова, причемъ Министръ Финансовъ указываетъ, что вопросъ о постройкѣ Перевальной жел.дороги будетъ поставленъ на обсужденіе въ ближайшемъ будущемъ.

Переходя далѣе къ извѣстіи о предполагаемомъ крупномъ турецкомъ займѣ въ Парижѣ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ высказываетъ предположеніе, что даже если эта операція осуществится при реализаціи займа, она дастъ Турецкому Правительству сумму значительно меньше номинальной. И это обстоятельство, при наличности бюджетнаго дефицита, совершенно уничтожаетъ грозный характеръ займа. Что касается дальнѣйшаго сооруженія турецкихъ желѣзныхъ дорогъ къ нашей границѣ, то стоимость постройки ихъ громадна и очевидная бездоходность такихъ линій не даетъ основанія думать, чтобы для ихъ сооруженія нашлись капиталисты.- Плачевное состояніе турецкихъ финансовъ заставляетъ Статсъ-Секретаря Коковцова сильно сомнѣваться, чтобы для Турціи явилась возможность построить Самсунъ-Сивасскую жел. дорогу самостоятельно безъ участія иностранныхъ капиталовъ.

Ген.-Маіоръ Даниловъ читаетъ донесеніе Военнаго Агента въ Константинополѣ, указывающаго на Самсунъ-Сивасскую линію, какъ на облегчающую сооруженіе стратегическихъ жел.дорогъ. Съ точки зрѣнія Генеральнаго Штаба всякое желѣзнодорожное строительство въ Турціи

представляетъ значительную для насъ опасность, въ особенности же постройка линій къ нашей и персидской границамъ. Ген.-Маіоръ Даниловъ признаетъ сооруженіе соотвѣтствующихъ жел.дорогъ въ Россіи единственно надежнымъ средствомъ борьбы съ усиленіемъ Турціи.

Вслѣдъ затѣмъ Совѣщаніе, принявъ во вниманіе замѣчаніе Предсѣдателя Совѣта Министровъ о невозможности помѣшать самостоятельному Государству строить жел.дороги въ любомъ направленіи, обращается къ вопросу о томъ, нельзя ли взамѣнъ Соглашенія 1900 года, путемъ новаго договора съ Турціею, обезпечить себя отъ желѣзнодорожнаго строительства въ болѣе интересующихъ насъ турецкихъ приграничныхъ областяхъ.

Министръ Финансовъ признаетъ желательнымъ отказъ отъ Соглашенія 1900 г. только при условіи соотвѣтствующей компенсаціи и указываетъ, что это Соглашеніе даетъ намъ возможность вліять на французскихъ капиталистовъ, добивающихся полученія Самсунъ-Сивасской концессіи. Поэтому намъ слѣдовало бы передать наши права на Самсунъ-Сивасскую линію именно Французскому Синдикату, поставить эту комбинацію въ связь съ турецкимъ займомъ въ Парижѣ и постараться обезпечить себѣ содѣйствіе Французскаго Правительства при заключеніи новаго соглашенія съ Турціею.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ констатируетъ, что такимъ образомъ Совѣщаніе намѣтило схему для дальнѣйшихъ шаговъ русской политики въ Самсунъ-Сивасскомъ вопросѣ, а именно: намъ слѣдуетъ отказаться отъ устарѣвшаго и шаткаго Соглашенія 1900 г.; взамѣнъ его мы должны добиться отъ Турціи заключенія новаго договора,

который гарантировалъ бы насъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ. Для достиженія успѣха въ этомъ намъ надлежало бы заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ, въ видѣ компенсаціи, французскимъ капиталистамъ наши права на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ: Турецкое же Правительство получило бы, въ силу новаго договорнаго акта, свободу въ сооруженіи жел.дорогъ на Черноморскомъ побережьѣ между Самсуномъ и Босфоромъ.

Совѣщаніе согласилось съ такой постановкой вопроса.

Подлинный Журналъ подписанъ г.г. Предсѣдателемъ и Членами Особаго Совѣщанія.

№ 3313

Секретно. 75

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

[illegible] 5 [illegible] 1/10

№ 584.—

Милостивый Государь,
Петръ Аркадьевичъ.

Имѣю честь препроводить у сего, для свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, [illegible] отъ [illegible] сего [illegible] на имя [illegible] Министра [illegible] торговли и [illegible] по [illegible] съ [illegible] желѣзнодорожныхъ [illegible] строительства [illegible] 1910 г., [illegible] въ [illegible] 2-го Іюня сего года.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ Моемъ почтеніи и совершенной преданности.—

Заготовить ответное письмо, в котором высказать, что мне представляется невозможным держаться по отношению к иностранным предприятиям в Малой Азии той же политики абсолютного воздержания, которой мы более или менее придерживались в вопросе Междуречья. Не имея сами средств для [illegible] предприятий, мы все равно не в силах будем препятствовать [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] вредное для нас, но возможно [illegible] предприятие обезвредить [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] вопрос [illegible] [illegible].

[illegible]

Его Высокопр-ву П. А. Столыпину.

290

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

5 Іюля 1912
№ 583

Копія секретнаго письма на имя Министровъ Военнаго, Финансовъ и Торговли и Промышленности.-

Имѣю честь увѣдомить Ваше Высокопревосходительство, что въ исполненіе постановленій Особаго Совѣщанія 2 Іюня с.г. о Самсунъ-Сивасской жел. дорогѣ и въ виду полученнаго отъ Посла нашего въ Константинополѣ сообщенія о выѣздѣ Турецкаго Министра Финансовъ въ Парижъ для переговоровъ о заключеніи займа, я поспѣшилъ снабдить нашего Повѣреннаго въ Дѣлахъ въ Парижѣ необходимыми указаніями по сказанному вопросу. У сего прилагается копія съ отвѣтной телеграммы Д.С.С.Неклюдова, изъ коей явствуетъ, что Французское Правительство будетъ держать насъ въ курсѣ намѣченныхъ имъ переговоровъ съ Турціею.

Сообщая объ этомъ, почитаю долгомъ прибавить, что здѣшній Представитель Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ передалъ мнѣ отъ имени своего Правительства, что послѣднее, предполагая вступить

въ переговоры съ Портою относительно концессій на сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ восточной части Малой Азіи въ пользу компаніи съ г.Честеромъ во главѣ, выражаетъ надежду на сочувственное съ нашей стороны отношеніе къ этому домогательству. Посолъ нашъ въ Константинополѣ, въ свою очередь, извѣстилъ меня о современномъ положеніи сего вопроса въ Константинополѣ, высказавъ свои соображенія по существу дѣла.

Такъ какъ предпринятые Американскимъ Правительствомъ шаги близко затрагиваютъ обсуждавшіеся на Совѣщаніи 2 Іюня вопросы, я обращаюсь къ Вамъ , Милостивый Государь, съ покорнѣйшею просьбой не отказать въ сообщеніи мнѣ Вашего заключенія по содержанію прилагаемой у сего депеши Гофмейстера Чарыкова, за № 95.

Съ своей стороны полагаю, что по обще-политическимъ соображеніямъ было бы полезно притти по настоящему вопросу къ соглашенію съ Правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, при условіи достаточнаго охраненія главнѣйшихъ нашихъ интересовъ въ восточной части Малой Азіи. Такъ какъ цѣлью американскаго предпріятія является, по всѣмъ поступавшимъ до нынѣ свѣдѣніямъ, эксплоатація нефтеносныхъ земель въ сказанныхъ областяхъ, представляется нужнымъ выяснить значеніе таковаго предпріятія въ экономическомъ отношеніи и, въ случаѣ признанія его допусти-

[illegible]

?

мости съ точки зрѣнія интересовъ нашей нефтяной промышленности, намѣтить способы его осуществленія безъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, постройка каковыхъ на Совѣщаніи была признана нежелательною.

Въ ожиданіи отзыва о послѣдующемъ, пользуюсь случаемъ, чтобы возобновить Вамъ, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.

/подп./ Извольскій

Копія <u>секретной</u> телеграммы Д.С.С. Нелидова.

Парижъ, 17/30 Іюня 1910 года. № 40.

Джавидъ бей прибудетъ въ Парижъ въ Субботу. Пишонъ не имѣетъ еще свѣдѣній о размѣрѣ предполагаемаго турецкаго займа. По расчетамъ Главнаго Финансоваго Совѣтника Порты - Лоране, Турція нуждается въ займѣ въ 600.000.000 франковъ; но по всему вѣроятію Джавидъ будетъ въ настоящую минуту искать осуществленія лишь меньшей половины подобнаго займа. Я изложилъ Пишону взглядъ нашего Правительства на турецкій заемъ и всѣ доводы, заключающіеся въ телеграммѣ Вашей. Пишонъ отвѣтилъ, что въ принципѣ для Французскаго Прав-ва невозможно ни отказать въ займѣ, ни потребовать отъ Турціи ручательства, чтобы средства, добытыя займомъ, не были вовсе употреблены на увеличеніе флота и улучшеніе военныхъ силъ. Но Французское Прав-во твердо намѣрено воспользоваться займомъ, чтобы вызвать у Турціи такія политическія ручательства, которыя удовлетворили бы и Францію, и Россію и Англію. Весьма возможно также при этомъ случаѣ помѣшать постройкѣ новыхъ стратегическихъ линій, не угодныхъ Россіи. Во всякомъ случаѣ заключеніе какого бы то ни было турецкаго займа не возможно безъ согласія Державъ на увеличеніе таможенныхъ пошлинъ. На это потребуется время и переговоры. Пишонъ въ заключеніе обѣщалъ мнѣ своевременно и подробно сообщить ИМПЕРАТОРСКОМУ Прав-ву о ходѣ переговоровъ своихъ съ Джавидъ беемъ. Я вынесъ впечатлѣніе, что Французскій Министръ Иностранныхъ Дѣлъ весьма озабоченъ нашими доводами.-

Довѣрительная депеша Гофмейстера Чарыкова.

Буюкдере, 23 Іюня/ 6 Іюля 1910 года.- **№ 95**.

Обращеніе Вашингтонскаго Кабинета къ С.Петербургскому по дѣлу желѣзнодорожнаго проекта Честера, упомянутое въ телеграммѣ Вашего Высокопревосходительства отъ 17 сего Іюня за № 922, заслуживаетъ съ русской стороны полнаго вниманія.

Уже со времени возведенія Сѣверно-Американскаго Представительства въ Константинополѣ въ рангъ Посольства, надо было ожидать дѣятельнаго выступленія американцевъ въ области политики, торговли и промышленности Ближняго Востока, въ которой до сихъ поръ прилагали труды и проявляли соревнованіе лишь Государства Западной Европы и Россія.

Открыто-имперіалистическое направленіе, приданное внѣшней политикѣ Соединенныхъ Штатовъ Президентомъ Рузвельтомъ, понравившееся американцамъ и еще болѣе развитое Президентомъ Тафтомъ осуществляется теперь не только на Дальнемъ Востокѣ и въ смежной съ Россіей Манджуріи, но и на Ближнемъ Востокѣ, въ смежной съ Россіей же Малоазіатской Турціи.

Поэтому для насъ чрезвычайно важно, во первыхъ выяснить, каково направленіе означенной политики, и, во вторыхъ, постараться придать послѣдней такой характеръ, который служилъ бы на пользу русскихъ специальныхъ интересовъ на каждой изъ вышеназванныхъ Русскихъ окраинъ.

На Ближнемъ Востокѣ американская политика направляется въ настоящее время преимущественно въ сторону развитія промышленности, избѣгая, по крайней мѣрѣ до сихъ поръ, области политики

Здѣшній Сѣверо-Американскій Посолъ, который былъ въ Константинополѣ уже два раза Посланникомъ и занималъ также при Г. Рузвельтѣ постъ Министра Торговли въ Вашингтонѣ и съ которымъ у меня установились прекрасныя и исполненныя довѣрія личныя от-

ношенія, прямо говорилъ мнѣ, что онъ тщательно избѣгаетъ вмѣшательства въ турецкія политическія дѣла и, въ видѣ примѣра, разсказалъ мнѣ на дняхъ слѣдующее.

Когда Германскій Посолъ побудилъ , съ мѣсяцъ тому назадъ Великаго Везиря затормозить представленіе проекта Честера Парламенту, вліятельныя турецкія лица спросили Г.Штрауса, желаетъ ли онъ, чтобы въ Палатѣ былъ предъявленъ по этому предмету запросъ.

Посолъ совершенно увѣренъ, что ему удалось бы этимъ путемъ провести проектъ Честера черезъ Парламентъ, но лишь цѣною отставки Великаго Везиря.

Не желая, изъ соображеній общей политики, вызвать въ Турціи въ настоящую минуту правительственный кризисъ, Посолъ посовѣтовалъ туркамъ не предъявлять Хакки-Пашѣ запроса. И дѣло Честера, какъ Сѣверо-Американскій Повѣренный въ Дѣлахъ сообщилъ Вашему Высокопревосходительству, будетъ снова поставленъ на очередь лишь послѣ открытія сессіи Турецкаго Парламента I Ноября. Посолъ довѣрилъ мнѣ при этомъ, что Баронъ Маршаллъ побудилъ Великаго Везиря противодѣйствовать проекту Честера, обѣщавъ Турціи поддержку Германіи въ Критскомъ вопросѣ. Поэтому при дальнѣйшемъ благопріятномъ для Турціи развитіи послѣдняго можно ожидать ослабленія непріязненнаго отношенія и Великаго Везиря къ проекту Честера.

Утвержденіе Посла, что судьба Великаго Везиря Хакки-Паши зависѣла въ данную минуту отъ него, нельзя считать самообманомъ. Дѣйствительно проектъ Честера популяренъ въ широкихъ турецкихъ парламентскихъ и правительственныхъ кругахъ. Причины этой популярности вѣроятно различныя- общепатріотическія и узко-личныя, при чемъ послѣднія вполнѣ соотвѣтствуютъ американскимъ обычаямъ. Недаромъ Г.Штраусъ какъ-то разсказалъ мнѣ, что Багдадская концессія обошлась Германскому синдикату въ

150.000 фунтовъ / что, впрочемъ, правда:/

Но, какъ бы то ни было, дѣятельность здѣшняго Сѣверо-Американскаго Посольства направлена не въ сторону политическую и Г.Штраусъ воздерживается отъ всякаго участія, даже академическаго, въ текущихъ политическихъ вопросахъ, кромѣ тѣхъ, которые касаются непосредственно американскихъ гражданъ, какъ напримѣръ послѣдствія Аданской рѣзни или новѣйшаго анти-греческаго бойкота.

Зато въ области промышленности и, въ частности, разработки турецкихъ минеральныхъ богатствъ, американцы расположены дѣйствовать рѣшительно, по своему, вполнѣ согласно съ видами Вашингтонскаго Правительства, которое, по обращеннымъ къ Вамъ словамъ Г. Уиллера, горячо интересуется проектомъ Честера и будетъ энергично добиваться его осуществленія, при поддержкѣ заинтересованной американской группы со стороны не только Г.Нокса, но и Президента Тафта.

Совокупность этихъ данныхъ побуждаетъ меня думать, что проектъ Честера, хотя можетъ быть и въ нѣсколько измѣненной формѣ, осуществится, и что многое будетъ зависѣть отъ нашего отношенія къ этому первому выступленію Вашингтонскаго Правительства въ дѣлахъ Ближняго Востока.

Благопріятнымъ для русскихъ интересовъ является тутъ слѣдующее: проектъ Честера встрѣтилъ сразу вражду и противодѣйствіе со стороны Германіи.

При этомъ означенное противодѣйствіе проистекаетъ не изъ случайныхъ причинъ, а коренится въ основномъ желаніи Германскаго Правительства и Германскаго Анатолійско-Багдадскаго предпріятія сохранить за собой характеръ монополіи въ дѣлѣ торгово-промышленной эксплоатаціи тѣхъ самыхъ частей Малой Азіи, въ которыя американцы хотятъ вторгнуться.

Обстоятельство это создаетъ весьма благопріятную почву для

констатированія общности Русскихъ и Сѣверо-Американскихъ интересовъ на Ближнемъ Востокѣ.

Именно, для насъ Германская монополія въ Малой Азіи, влекущая за собой германское политическое преобладаніе въ Константинополѣ, столь же нежелательна, какъ и для американцевъ.

Такимъ образомъ, принципъ "открытой двери", проповѣдуемый Вашингтонскимъ Правительствомъ не безъ ущерба на Дальнемъ Востокѣ, вполнѣ соотвѣтствуетъ нашимъ интересамъ на Ближнемъ Востокѣ: мы не добиваемся для себя монополіи ни въ Малой Азіи, ни въ Европейской Турціи, но для насъ нежелательна германская или иная монополія въ этихъ областяхъ, тѣмъ болѣе, что наша географическая близость къ Малой Азіи и къ Проливамъ обезпечиваетъ нашъ политическій и торгово-промышленный успѣхъ, при дѣйствительномъ равенствѣ остальныхъ шансовъ съ другими Государствами.

Въ политической области это положеніе доказывается новѣйшимъ характеромъ Русско-Турецкихъ отношеній, а въ экономической оно подтверждается прогрессивнымъ возрастаніемъ Русскаго ввоза въ Турцію, безъ какихъ либо особыхъ привилегій, и опытомъ участниковъ недавней Русской Плавучей Выставки.

Такимъ образомъ Вашингтонскій Кабинетъ имѣетъ основаніе "надѣяться на сочувствіе Россіи" своему первому выступленію въ турецкихъ торгово-промышленныхъ дѣлахъ.

Разбирая болѣе подробно проектъ Честера, полный текстъ одной изъ составныхъ частей коего, полученный мною довѣрительнымъ путемъ, имѣю честь приложить, можно даже найти, какъ мнѣ кажется, способы извлечь изъ русскаго сочувствія ему значительную пользу для общихъ и для спеціальныхъ Русскихъ интересовъ на Ближнемъ Востокѣ.

Польза для общихъ здѣшнихъ Русскихъ интересовъ заключалась бы въ томъ, что американское вліяніе, какъ новый элементъ ближне-восточныхъ дѣлъ, оказалось бы съ самаго начала на Русской сторонѣ, а не на сторонѣ германо-австрійскихъ соперниковъ и противниковъ Россіи.

Элементомъ этимъ пренебрегать не слѣдуетъ.

Юная энергія, отсутствіе предразсудковъ и привычка къ рѣшительнымъ поступкамъ, присущія американскому имперіализму, будучи положены на нашу чашку вѣсовъ въ столь тонко уравновѣшенныхъ ближне-восточныхъ дѣлахъ, могутъ намъ въ данную минуту очень и очень пригодиться.

А такъ какъ у Вашингтонскаго Кабинета дѣйствительно нѣтъ до сихъ поръ здѣсь положительныхъ политическихъ интересовъ, то вполнѣ возможно побудить его стать на сторону таковыхъ интересовъ нашихъ, лишь бы американскіе промышленные интересы пользовались съ нашей стороны соотвѣтственной поддержкой.

И вотъ въ этой частной области обстоятельства складываются для насъ столь же благопріятно, какъ и въ обще-политической.

Основная цѣль группы Честера заключается въ разработкѣ минеральныхъ богатствъ средней, южной и юго-восточной частей Малой Азіи. Эта цѣль ни въ чемъ не противорѣчитъ Русскимъ интересамъ, тѣмъ болѣе, что въ означенной группѣ, по офиціальному заявленію Американскаго Правительства и его здѣшняго Представителя, не участвуетъ ни Г. Рокфеллеръ, ни Компанія Стандартъ Ойль.

Слѣдовательно, самая широкая разработка даже нефтяныхъ источниковъ Месопотаміи не пойдетъ на пользу главнаго соперника Русскаго Нефтянаго промысла- Компаніи Стандартъ Ойль и усилитъ скорѣе число конкуррентовъ послѣдняго.

По дальности же разстоянія отъ Средиземнаго моря, куда группа Честера предполагаетъ направлять добываемые ею минеральные продукты, Моссульскіе и Керкукскія нефтяные источники едва ли окажутся особенно опасными соперниками въ американскихъ рукахъ для Бакинскаго и иныхъ Русскихъ нефтяныхъ районовъ. Скорѣе если бы эти источники попали въ англійскія или германскія руки

и сбытъ ихъ нефти направился внизъ по Тигру, на Персидскій Заливъ, то конкурренція означенныхъ источниковъ съ русскими, оказалась бы опаснѣе для русскихъ интересовъ при англійскомъ или германскомъ, чѣмъ при американскомъ участіи.

Наконецъ, физико-химическія свойства Месопотамской нефти по сравненію съ бакинскою до сихъ поръ въ точности не выяснены и о полученіи образчиковъ для анализа у насъ, мною нынѣ сдѣланы сношенія съ нашимъ Генеральнымъ Консульствомъ въ Багдадѣ.

Далѣе, группа Честера намѣрена сбывать свои произведенія къ Средиземному морю, т.е. въ наименѣе стѣснительномъ для нашего преобладанія на Черномъ морѣ направленіи, благодаря чему то, что будетъ предпринято американцами въ этомъ смыслѣ, является для насъ довольно безразличнымъ.

Соотвѣтственно сему, для американцевъ менѣе важною частью концессіоннаго раіона является та, которая примыкаетъ къ границамъ Россіи и Персіи /лишь бы тамъ были обезпечены интересы горнаго промысла/ и которая для насъ, напротивъ, имѣетъ первостепенное государственное значеніе.

Въ виду этихъ обстоятельствъ, я считалъ бы возможной попытку добиться отъ американцевъ согласія на то, чтобы при выработкѣ ихъ предположеній о постройкѣ, а равно и при осуществленіи ими эксплоатаціи тѣхъ частей ихъ желѣзнодорожной сѣти, которыя направляются въ сторону русской и персидской границъ къ Востоку, приблизительно отъ Діарбекира или Битлиса и отъ Моссула, компанія Честера принимала рѣшенія и дѣйствовала не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ нами.

Взамѣнъ, мы могли бы обѣщать американцамъ нашу сочувственную поддержку проекту Честера въ Константинополѣ и облегченія для постройки ихъ сѣти со стороны будущей желѣзной дороги Самсунъ-Сивасъ, предполагая конечно, что за Россіей будетъ обезпечено извѣстное участіе въ дѣлахъ дороги этой.

Въ частномъ разговорѣ съ Американскимъ Посломъ я высказалъ

лично отъ себя, въ общихъ чертахъ, изложенное выше предположеніе.

Оно показалось г.Штраусу привлекательнымъ и онъ хотѣлъ было переговорить объ этой мысли съ Г.Честеромъ.

Но я объяснилъ Послу, что необходимо прежде всего выждать отвѣтъ С.Петербургскаго Кабинета на сообщеніе сдѣланное Вашему Высокопревосходительству Повѣреннымъ въ Дѣлахъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и упомянутое въ Вашей телеграммѣ за № 922. Посолъ, между прочимъ, заявилъ, что внимательное сравненіе проекта Честера съ "Règlement des Mines" текстъ коего прилагается убѣдило его въ отсутствіи между этими документами юридическаго противорѣчія.

Изъ дальнѣйшей бесѣды съ Посломъ я могъ заключить, что, въ случаѣ принципіально сочувственнаго отвѣта нашего Вашингтонскому Кабинету, г.Штраусъ желалъ бы, чтобы детальная разработка соглашенія съ нами по дѣлу Честера была поручена ему. Эта мысль мнѣ кажется довольно практичной, такъ какъ здѣсь все дѣло виднѣе, чѣмъ въ Вашингтонѣ, и намъ легче было бы вліять на рѣшенія американцевъ въ Константинополѣ, чѣмъ въ Вашингтонѣ. Со своей стороны, я не встрѣтилъ бы препятствій къ тому, чтобы ввѣренному мнѣ Посольству было поручено дальнѣйшее выясненіе разсматриваемаго вопроса, согласно послѣдующимъ указаніямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Министерства.

Г.Штраусъ предполагаетъ ѣхать въ отпускъ на родину въ Августѣ сего года и, никогда не бывавъ въ Россіи, думаетъ прослѣдовать отсюда въ Америку черезъ Одессу и С.Петербургъ.

Резюмируя все вышеизложенное, считаю долгомъ, въ дополненіе къ телеграммѣ моей отъ 20 сего Іюня за № 382, изложить слѣдующее заключеніе по существу возбужденнаго Вашингтонскимъ Правительствомъ вопроса.

I. Въ отвѣтъ на сообщеніе г.Уайтера можно было бы высказать Американскому Правительству что послѣ внимательнаго

ознакомленія съ проектомъ Честера, ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство, руководствуясь желательностью примѣненія къ торгово-промышленнымъ предпріятіямъ въ Малой Азіи принципа "открытыхъ дверей" признаетъ означенный проектъ по существу заслуживающимъ своего сочувствія. Озабочиваясь однако охраненіемъ тѣхъ чрезвычайно серьезныхъ интересовъ, которые Россія имѣетъ въ Восточной части Малой Азіи, и принимая во вниманіе спеціальный характеръ разсматриваемаго дѣла, Русское Правительство находитъ желательнымъ поручать дальнѣйшее его разъясненіе обоимъ Посольствамъ въ Константинополѣ.

2. Выше было упомянуто о предъявленіи съ нашей стороны Американцамъ требованія, чтобы при выработкѣ ими предположеній о постройкѣ, имѣющихъ быть представленными Портѣ, и даже при эксплоатаціи тѣхъ частей Честерской желѣзнодорожной сѣти, которая направляется въ сторону русской и персидской границъ къ востоку отъ Діарбекира или Битлиса и отъ Моссула, компанія Честера дѣйствовала бы не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ нами. Это требованіе соотвѣтствуетъ тому, съ которымъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство предполагаетъ обратиться къ Портѣ, согласно весьма секретному письму Вашего Высокопревосходительство ко мнѣ отъ 15 Іюня за № 516, и даже шире послѣдняго, касаясь и эксплоатацій означенныхъ линій.

Географически, требованіе, обращенное къ компаніи Честера, обезпечило бы преслѣдуемую нами цѣль на пространствѣ отъ параллели Ханекина до параллели Вана и, такимъ образомъ, для соглашенія между нами и Портой осталось бы лишь пространство отъ параллели Вана до берега Черного Моря, что, безъ сомнѣнія, облегчило бы обезпеченіе намѣченныхъ Особымъ Совѣщаніемъ интересовъ.

3. Съ другой стороны, именно существованіе проекта Честера, обнимающаго линіи до Вана и Сулейманіе, которыя выступаютъ далеко къ Востоку, за черту Самсунъ-Діарбекиръ-Ханекинъ, упомянутую въ проектѣ декларацiи, приложенномъ къ письму за № 516, сдѣлало бы для Порты крайне затруднительнымъ принять на себя передъ нами обязательство строить дороги къ востоку отъ вышеупомянутой черты не иначе, какъ съ нашего предварительнаго согласія. Легче было бы, мнѣ кажется, намъ требовать непосредственно отъ американцевъ участія въ постройкѣ и эксплоатаціи означенныхъ линій, конечно безъ ущерба технических интересовъ предполагаемаго горнаго промысла.

Имѣя въ виду, что отношенія ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства къ разсматриваемому сообщенію Вашингтонскаго Кабинета находится въ самой тѣсной связи съ предположеніями, упомянутыми въ письмѣ Вашего Высокопревосходительства за № 516, я позволю себѣ обождать рѣшенія ИМПЕРАТОРСКАГО Министерства касательно отвѣта Вашингтонскому Кабинету, прежде чѣмъ представить затребованное отъ меня мнѣніе по содержанію и пріемлемости для Порты упомянутаго въ письмѣ за № 516 проекта соглашенія съ Турціею, имѣющаго замѣнить собою соглашеніе 1900 года.

/подп/ Чарыковъ

Copie.

Ad Nº 95.
Cons/ple 1910.

CONVENTION

Entre Son Excellence Haladjian Effendi, Ministre des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman,

d'une part;

et M M. James W. Colt et Arthur T. Chester agissant au nom et pour compte de l'Ottoman American Development Company, Société constituée suivant les lois de l'Etat de New-Jersey /Etats Unis d'Amérique/

d'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit.

ART -I Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde, aux conditions de la présente convention, et du cahier des charges annexé, à l'Ottoman American Development Company qui accepte, la Concession de la construction et de l'exploitation des Chemins de fer à voie de I.435 /entre bords intérieurs des champignons des rails/ suivants à savoir:

I/ de Sivas à Van par Kharpout, Arghana, Diarbékir et Bitlis par la rive Nord ou Sud du lac de Van

2/ d'un point de la ligne /I/ à déterminer par le Ministère des Travaux Publics, à Youmourtalik, par la vallée du Djeïhoune

Il est entendu que, pendant un délai de six mois comptés à partir de la date de la loi qui approuverait la présente convention le Gouvernement Ottoman aura, sans que le Concessionnaire puisse prétendre à une indemnité quelconque, le droit de modifier le tracé de ligne Nro.2 de manière à la faire aboutir à Swedie au lieu de la faire aboutir à Youmourtalik.

Dans le cas où le Gouvernement Ottoman déciderait que la ligne No.2 aboutira à Swedie, le Concessionnaire aura la faculté

d'établir, aux conditions de l'article 29 de la convention annexée, un port dans cette localité.

/3/ d'un point, à déterminer par le Ministère des Travaux Publics de la ligne /I/ à Suleymanié par Mossoul et Kerkouk, le tout suivant le tracé qui sera approuvé par le Ministère des Travaux Publics.

ART.2 - La durée de la concession sera de quatre-vingt dix neuf ans à partir de la date à laquelle la présente convention sera devenue définitive.

ART. 3. - Comme garantie de l'exécution des présents engagements, l'Ottoman American Development Company devra, dans le délai maximum d'un mois, à partir du jour où il aura notifié au Ministère des Travaux Publics, son acceptation définitive, porter à 50.000 Ltqs. le cautionnement de 20.000 Ltqs déjà déposé à la Banque Impériale Ottomane. Le cautionnement pourra être constitué en numéraire ou en titres au cours du jour. Si le dépôt se fait en titres, la Banque Ottomane prendra l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse des cours. Le cautionnement ne sera restitué à la Société qu'à la reception définitive d'une section de 200 Kil.

La Société aura le droit de déposer le cautionnement dans une banque autre que la Banque Ottomane, pourvu que cette banque soit agrée par le Ministère des Travaux Publics.

Toutefois si cette banque est étrangère, elle devra par un acte en due forme, légalisé par son Ambassadeur, déclarer reconnaître la juridiction des tribunaux Ottomans en cas de contestation portant sur le cautionnement.

Si dans un délai d'un mois, l'Ottoman American Development Company n'effectue pas le dépôt susmentionné, la présente convention sera annulée sans qu'il y ait lieu à mise en demeure préalable, et le cautionnement de 20.000 Ltqs. déjà deposé

sera confisqué au profit de l'Etat.

De même si l'Ottoman American Development Company ne forme pas la Société Anonyme Ottomane dans les délais et conditions fixés par la présente convention et conformément aux prescriptions légales, le cautionnement de 50.000 Ltqs. sera confisqué sans qu'il y ait lieu à mise en demeure et la concession sera annulée.

ART. 4. - Pour l'exécution des engagements qu'elle contracte par la présente convention, l'Ottoman American Development Company est tenue de former au plus tard, dans un délai maximum de 3 mois, à partir du moment où la concession sera devenue définitive et sur la base des statuts qui seront approuvés par le Gouvernement Ottoman une Société Ottomane qui sera soumise à toutes les lois Ottomanes présentes et futures

l'Ottoman American Development Company s'engage à réserver la moitié des actions de la Société qu'elle émettra et à les tenir à la disposition des sujets Ottomans qui voudraient souscrire à Constantinople pendant les 3I jours qui suivront l'avis qui en sera donné dans les journaux de la capitale. Passé ce délai l'Ottoman American Development Company pourra vendre les actions non présentées par les Ottomans en faveur d'autres souscripteurs.

ART. 5. - La Société Ottomane devra présenter après études définitives et conformément aux prescriptions du cahier des charges en 4 expéditions, dont une sur toile, les plans et projets complets des lignes et ce dans les délais suivants, à savoir:

A/ En ce qui concerne la ligne No 2, les plans et projets devront être soumis à raison de 20 kil. tous les 4 mois; les projets des 200 premiers kil. /à partir de Youmourtalik/ devant

être présentés dans un délai maximum de 12 mois comptés à partir du moment où la présente convention sera devenue définitive.

B/ En ce qui concerne la partie de la ligne No. I comprise entre Sivas et le point de jonction des lignes /I/ et /2/, les plans et projets en devront être présentés à raison de 200 kil. tous les 9 mois; les projets des 200 kil. premiers, à partir du point de jonction susmentionné devant être soumis au plus tard 9 mois après que les projets d' ensemble de la ligne No. 2 auront été présentés.

C/ En ce qui concerne les plans et projets du reste du réseau, ils devront être soumis à raison de 200 kil. tout les 9 mois, et ce à partir de la date de présentation des projets de l'ensemble de la ligne No.2.

Ces plans et projets devront être examinés et selon le cas approuvé par le Ministère des Travaux Publics, tels quels ou modifiés s'il y a lieu, dans un délai maximum de 3 mois à partir de leur présentation. Il est entendu que les modifications apportées par le Ministère seront conformes aux règles de l'art et qu'elles ne changeront pas les directions générales arrêtées après l'achèvement des études effectuées en vertu du contrat préliminaire.

Toute-fois en cas d'empêchement de force majeure dûment constaté, les délais ci-dessus seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption survenue, à condition que la Société en avise officiellement et par écrit le Ministère des travaux Publics et les autorités locales.

ART 6. - La Société s'engage à commencer les travaux de chacune des sections de la ligne No.2 dans un délai maximum de 6 mois après la présentation des projets y relatifs et à les achever de même dans un délai maximum de 3 ans comptés à partir de l'expiration du délai fixé pour la présentation

desdits projets.

Quant aux travaux des sections de la partie de la ligne /I/ comprises entre Sivas et le point de jonction des lignes /1/ et /2/, ils devront être commencés au plus tard 18 mois et achevés au plus tard 5 ans à partir de l'expiration du délai fixé pour la présentation des projets y relatifs.

Enfin, en ce qui concerne les autres sections du réseau les travaux devront être commencés au plus tard 2 ans et achevés au plus tard 7 ans à partir de l'expiration des délais fixés pour leur présentation. Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés, toute-fois, en cas d'empêchement de force majeure dûment constaté, les délais fixés pour l'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à condition que la Société en avise immédiatement et officiellement par écrit les autorités locales ainsi que le Ministère des Travaux Publics.

Art. 7. - Le Ministère des Travaux Publics contrôlera les études et travaux par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs commissaires durant leur exécution, l'achèvement des travaux et avant la réception.

Ce contrôle s'appliquera de même à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession. La Société déposera chaque année, à l'ordre du Ministère des Travaux Publics et à titre de frais de contrôle, une somme de 270 (deux cent soixante dix) piastres or par kil. concédé, payable mensuellement par douzièmes et ce à partir de la date où la présente convention sera définitive, jusqu'à la fin de cette dernière.

Art. 8. - L'entreprise étant d'utilité publique, les im-

meubles et terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que du port de Youmourtalik en cas d'exécution de ce dernier et des installations minières seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra être établie entre la société et les propriétaires pour l'achat de ces immeubles et terrains; le coût et les frais en seront à la charge de la Société

Le Gouvernement fera procéder aux frais de la Société à l'expropriation et à la remise à cette dernière des terrains et immeubles nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances après que les projets auront été approuvés et appliqués sur le terrain. Cette remise sera faite par le Gouvernement dans le délai de deux mois à partir de la remise des plans y relatifs au Gouvernement -

Les terrains, carrières et ballastières dont l'occupation temporaire pendant la durée de la concession sera jugée nécessaire par le Ministère des Travaux Publics seront délivrés par les autorités locales à la Société à charge pour cette dernière d'indemniser les propriétaires.

Les terrains dits Arazii Emirié-i-Halié, nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances ainsi que des installations minières seront abandonnés gratuitement à la Société jusqu'à l'expiration de la concession. L'occupation temporaire, durant l'exécution des travaux de ces terrains, ainsi que des carrières et ballastières qui pourraient s'y trouver lui sera également accordée à titre gratuit.

ART. 9. - La ligne sera établie à une seule voie; cependant les expropriations seront faites en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes brutes kilométriques annuelles moyennes du réseau exécuté atteindront le chiffre de frcs 30 000, le Gouvernement Impérial Ottoman aura le droit de

réclamer l'établissement de la seconde voie que la Société sera tenue de construire à ses frais.

ART. 10. - Le matériel de la voie, le matériel fixe et roulant et les matériaux, fer, bois, houille, machines et autres nécessaires au premier établissement du chemin de fer, du port de Youmourtalik en cas d'exécution de ce dernier ainsi que des installations minières et de leurs dépendances que la Société achètera dans l'Empire ou qu'elle fera venir de l'étranger seront exempts de tous impôts intérieurs ainsi que de tous droits de douane ; le charbon nécessaire à l'exploitation des chemins de fer prévus à l'art I. de la présente convention, et que la Société fera venir de l'étranger pendant les 20 premières années /comptées à partir du moment où la concession sera devenue définitive/, sera affranchi de tous droits de douane; de même le sol, fonds et revenus du chemin de fer et du port ne seront passibles d'aucun impôt, pendant toute la durée de la concession

ART 11 - Les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer pourront être coupés dans les forêts voisines appartenant à l'Etat, conformément au règlement spécial et en payant les droits y relatifs

La Société aura le droit, comme tout autre demandeur d'établir et d'exploiter le long de la ligne, avec la permission des autorités locales, des tuileries et briqueteries -

ART. 12. - Aussitôt que la Société notifiera au Ministère des Travaux Publics, l'achèvement des travaux celui-ci fera inspecter dans le plus court délai possible, les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet et procèdera à la réception provisoire s'il y a lieu une seconde inspection des travaux sera faite, un an après, par une commission technique et dans le cas où il serait constaté que les travaux ont été

exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges, le Ministère des Travaux Publics prononcera sur le rapport de la commission la réception définitive.

Tous les frais de déplacement ainsi que les frais de route de ces commissions techniques seront à la charge de la Société.

La Société aura le droit d'ouvrir les lignes à l'exploitation par sections successives, d'au moins 30 kil pourvu que ces sections aboutissent à une station et que la réception provisoire en ait été prononcée.

ART. 13. - Pendant la durée de la concession, le chemin de fer et ses dépendances, et le port de Youmourtalik en cas d'exécution de ce dernier, ainsi que le matériel fixe et roulant seront tenus dans un parfait état d'entretien et ceux aux frais de la Société, faute de quoi il sera procédé à l'égard de cette dernière conformément à l'art. 23 du cahier des charges.

ART. 14. - La Société est tenue de se conformer quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie et des mines et minières, aux règlements actuellement en vigueur ou à promulguer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

ART. 15. - Dans le cas d'interruption du service sur une partie ou sur la totalité de la voie ou du port, par la faute de la Société, le Gouvernement Impérial Ottoman prendra les mesures nécessaires, conformément à l'art. 24 du cahier des charges pour assurer provisoirement l'exploitation.

Si dans les 9 mois qui suivront l'interruption, la Société n'a pas valablement justifié qu'elle est en mesure de continuer l'exploitation et si elle n'a pas effectivement pris les mesures nécessaires pour obtenir ce résultat, la déchéance de sa concession pourra être prononcée dans les conditions indiquées à l'art.

31

36 de la présente convention.

Cette disposition ne sera pas applicable et la déchéance de la concession ne sera pas encourue, dans le cas où la Société n'aurait pas rempli ses obligations, par suite de cas de force majeure dûment constaté.

ART. 16. - La Société aura le droit de percevoir des droits de transport et autres, conformément aux tarifs du cahier des charges, à partir de la réception provisoire des ouvrages de chaque section, jusqu'à l'expiration de la concession.

ART. 17. - Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'Etat, des valises postales sera effectué conformément aux prescriptions du titre VI du cahier des charges y relatif.

ART. 18. - Le Gouvernement Ottoman accorde, sous réserve des droits antérieurement acquis par des tiers ainsi que des dispositions de l'art. 26 ci-après, à la Société Ottomane pour toute la durée de la concession, la concession exclusive, aux clauses et conditions du cahier des charges ad hoc en vigueur, de toutes les mines et minières connues ou inconnues découvertes par le concessionnaire ou par la Société Ottomane ou par des tiers postérieurement à l'octroi de la présente concession, exploitées par l'Etat ou délaissées se trouvant dans une zone de 20 kil. à droite et à gauche des lignes construites par la Société en vertu de la présente convention.

Il est entendu que si le Ministère déplace, lors de l'approbation des plans et des projets définitifs, le tracé proposé par la Société, cette dernière aura, pendant un délai d'un an, compté à partir de l'approbation des projets de ce tracé, le droit de

substituer à la zone minière afférente au tracé approuvé, celle afférente au tracé proposé.

Toute-fois la Société ne pourra pas invoquer le bénéfice de cette disposition, si la modification apportée par le Ministère et nécessitée par le fait que la Société n'a pas suivi les directions générales du tracé arrêté par l'Etat.

ART. 19. - La Société exploitera les mines et les minières dont il est parlé à l'art. 18 en se conformant à toutes les lois et règlements régissant la matière, étant entendu que la concession de ses mines et minières prendra fin en même temps que celle du chemin de fer.

Elle devra notamment payer à l'Etat toutes les redevances proportionnelles et autres prévues auxdits règlements et lois étant entendu que si les redevances étaient majorées ultérieurement, la Société ne payera que les redevances prévues au moment de la signature du contrat provisoire.

Si par contre les redevances proportionnelles étaient réduites ultérieurement, la Société bénéficiera des réductions en question.

Mais si les redevances proportionnelles étaient relevées ultérieurement, la Société payera les redevances relevées mais ce à condition de ne pas dépasser les limites existant au moment de la signature du contrat provisoire.

La Société bénéficiera de même de toutes les facilités et avantages prévus aux types de convention et de cahier des charges relatifs aux concessions de mines.

ART. 20. - La Société est dispensée de l'obligation de demander des permis de recherches pour les mines existant dans la zone à elle concédée.

Elle sera toute-fois tenue d'aviser le Ministère des Mines chaque fois que l'exploitation d'une mine ou minière aura été

commencée et de remettre audit Ministère deux exemplaires des plans à l'échelle de I/ 500 relatifs à cette mine ou minière.

ART. 21. - A partir du moment où le tracé définitif de la ligne No 2 aura été approuvé, la Société aura sans avoir besoin d'une autorisation spéciale le droit de commencer les travaux d'exploitation de toutes les mines où minières se trouvant dans la zone concédée afférente à une section dont le tracé aura été appliqué sur le terrain.

La Société ne pourra toutefois procéder au transport ou à l'utilisation des minérais ou produits extraits d'une mine ou minière que quand le chemin de fer de la zone, dans laquelle se trouve ladite mine, ou minière aura été mis en exploitation.

Il est expressément entendu que l'exploitation d'une mine ou minière que quand le chemin de fer de la zone dans laquelle se trouve ladite mine ou minière aura été mise en exploitation.

ART. 22. - La Société sera tenue d'exploiter conformément aux règles de l'art. toutes les mines ou minières qu'elle aurait découvertes dans la zone concédée ou que l'Etat lui aurait cédées. Le cas de force majeure excepté, la Société sera déchue de ses droits sur toute minière et mine dont elle aurait suspendu l'exploitation pendant plus d'un an.

ART. 23. - La Société aura, sans que cela constitue pour elle un monopole, le droit d'établir à ses frais, risques et périls les embranchements miniers nécessaires pour relier au chemin de fer les mines situées dans la zone de concession.

Ces embranchements feront partie intégrale de la concession et feront gratuitement retour à l'Etat à l'expiration de la présente concession.

ART. 24. - La Société aura sans que cela constitue pour elle un privilège ou monopole, le droit d'établir les usines pour le traitement ou raffinage des minérais extraits par elle ou par

des tiers.

ART.25. - La Société remettra au Ministère des Travaux Publics ainsi qu'au Ministère des Mines des rapports semestriels détaillés relatifs aux mines et minières exploitées pendant le semestre.

ART.26. - Si à partir de la 21-me année comptée de la date à laquelle la présente concession sera devenue définitive, des personnes autres que la Société découvraient dans la zone concédée des mines et minières, la Société, par dérogation aux prescriptions de l'art.18, n'aurait aucun droit sur ces mines et minières.

ART.27. - Il est expressément entendu que si l'Etat établissait un monopole pour le pétrole ou autres produits miniers les produits de la Société seraient soumis aux taxes prévues par lesdits monopoles.

ART 28. - La Société aura sans, que cela constitue pour elle aucun privilège ou monopole, et à condition de se conformer aux réglements ad hoc, le droit d'utiliser gratuitement les forces hydrauliques naturelles dont le droit de jouissance n'appartiendrait à personne et de produire l'énergie électrique qui lui sera nécessaire pour l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances ainsi que des mines et minières. Elle pourra même si le Gouvernement l'y autorise, vendre l'énergie électrique à des tiers. Les projets des installations ci-dessus devront avant toute exécution être approuvés par le Ministère des Travaux Publics; ces installations feront gratuitement retour à l'Etat à l'expiration de la concession. Il en sera de même en cas de rachat du chemin de fer; toutefois les installations servant exclusivement aux mines et minières ou aux embranchements miniers resteront jusqu'à l'expiration du délai fixé à l'art.2 de la pré-

sente convention la propriété de la Société.

ART 29. - La Société aura la faculté de construire à ses frais à Youmourtalik un port avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires et l'embarquement et le débarquement direct des voyageurs et des marchandises et le magasinage de ces dernières

Le projet de ce port devra être présenté dans un délai maximum de 3 ans à partir du moment où la présente convention sera devenue définitive, et les travaux du port devront être achevés au plus tard dans 7 ans à partir de la date où la présente convention sera devenue définitive

Aux projets seront joints les tarifs à appliquer qui ne pourront en aucun cas être supérieurs aux tarifs maxima ci-annexés

Ce port fera partie intégrante du chemin de fer et les recettes brutes en seront versées au compte des recettes brutes du chemin de fer.

A l'expiration de la concession ce port et ses dépendances feront gratuitement retour à l'Etat

Dans le cas où la Société ne présenterait pas les projets ou n'exécuterait pas le port dans le délai ci-dessus, le Gouvernement Ottoman pourra en accorder la concession à une autre Société ou à des tiers.

En tout cas la Société pourra pendant la période de construction du chemin de fer établir dans le port de Youmourtalik des installations provisoires pour les débarquements des matériaux destinés au chemin de fer.

Mais si la Société n'exécutait pas le port dans les délais prescrits et que le Gouvernement donne la concession du dit port à des tiers ou à une autre Compagnie, la Société sera obligée, si le Gouvernement lui en fait la demande, d'enlever à ses frais

toutes les installations maritimes qu'elle aurait établies

ART.30. - La Société construira et exploitera les chemins de fer prévus à l'art.I-er de la présente convention à ses frais, risques et périls, et sans pouvoir prétendre à aucune garantie ou subvention de la part du Gouvernement Ottoman.

Par contre toutes les recettes du chemin de fer et de ses dépendances appartiendront - sauf le cas de rachat anticipé jusqu'à l'expiration de la concession à ladite Société.

ART.31. - A toute époque à partir de la trentième année comptée à partir du moment où la présente concession sera devenue définitive, le Gouvernement Ottoman aura le droit de racheter le chemin de fer et ses dépendances (à l'exclusion des mines et des embranchements miniers) ainsi que le port de Youmourtalik en payant à la Société à la fin de chacune des années restant à courir jusqu'à la fin de la concession une annuité égale au produit net moyen annuel des cinq années d'exploitation précédant celles où le rachat sera effectué. Le produit net de chaque année sera calculé en déduisant.

Les recettes brutes totales du chemin de fer (non compris les embranchements miniers) et du port de Youmourtalik (en cas d'exécution de ce dernier) pendant cette année

Les dépenses dûment justifiées faites pendant cette année pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer et du matériel ainsi que du port de Youmourtalik, en cas d'exécution de ce dernier.

L'intérêt et l'amortissement des dépenses de premier établissement ne figureront naturellement pas parmis les dépenses.

Le Gouvernement assurera à la Société le paiement régulier de cette annuité qui ne sera, en aucun cas, inférieure à 8.000 francs par kil. de chemin de fer (embranchements miniers non

compris).

Le Gouvernement se réserve le droit de convertir, s'il le désire, l'annuité précitée, en capital qu'il payera, en espèces, à la Société, en prenant pour base du calcul de capitalisation, le taux de 5% par an.

Il sera procédé à la remise de la ligne de chemin de fer, des installations électriques prévues à l'art.28 et du port de Youmourtalik, en cas d'exécution de ce dernier, libres de toutes sortes de dettes et engagements, au Gouvernement ainsi que à l'achat, par ce dernier, du matériel, matériaux et approvisionnements existants conformements à l'art.27 du cahier des charges.

ART.32. - A l'expiration de la concession, le Gouvernement sera substitué à tous les droits de la Société, sur le chemin de fer, le port de Youmourtalik, en cas d'exécution de ce dernier, et de leurs dépendances sur les embranchements miniers et les chutes et les autres installations, sur le matériel et les matériaux et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé, à la remise de la ligne, et du port et de leurs dépendances libres de toutes sortes de dettes et engagements, au Gouvernement Impérial Ottoman, et à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux et approvisionnements, conformément à l'art.28 du cahier des charges.

ART.33. - Les ouvriers employés et agents de la Société seront Ottomans. Toutefois, la Société pourra en cas de besoin employer, ainsi pour ce qui concerne les techniciens et le personnel supérieur de l'exploitation, des étrangers dont les noms seront communiqués au Ministère du Commerce et desTravaux Publics.

Elle pourra également employer un certain nombre de contremaitres et d'ouvriers spécialistes étrangers.

Tous les employés et agents porteront la tenue qui sera approuvée par le Gouvernement.

ART.34. - Le Gouvernement pourra élever, à ses frais, des retranchements et tavaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ses embranchements ou du port de Youmourtalik qu'il jugera nécessaire

ART.35. - Les objets d'arts et antiquité découverts pendant les travaux seront soumis aux règlements régissant la matière.

ART.36. - Dans le cas où, sans un motif de force majeure dûment constaté, la Société aurait interrompu le service des transports ou qu'elle n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente convention et du cahier des charges, elle sera déchus de ses droits à la concession du chemin de fer, du port de Youmourtalik et des mines et minières et dans ce cas, il sera procédé conformément aux dispositions de l'art.26 du cahier des charges.

De même, le cas de force majeure toujours excepté, si la Société n'avait pas, dans les délais prévus, présenté les études ou commencé et achevé les travaux d'une quelconque des sections constituant la ligne de Youmourtalik-Sivas, ou encore, si ayant achevé le chemin de fer Youmourtalik-Sivas, il n'avait pas executé les travaux de terrassement des I50 premiers kil. à partir du point de jonction des lignes (I) et (2) vers Van, le Gouvernement prononcera la déchéance de la concession toute entière et il sera procédé conformément aux dispositions de l'art. 26 du cahier des charges.

Il reste entendu que la déchéance ne pourra être prononcée qu'après que le Gouvernement Impérial aura notifié à la Société une mise en demeure d'avoir à remplir celles des obligations assumées par la Société qui seraient restées inexécutées et seulement dans le cas où cette dernière n'aurait pas donné à cette

mise en demeure dans le délai de trois mois, à partir de la signification, la suite qu'elle comporte.

Si au contraire la partie du réseau constituant la ligne de Youmourtalik à Sivas ainsi que les terrassements de I50 kil. à partir du point de jonction des lignes (I) et (2) partant du point de raccordement des lignes I et 2 et se dirigeant vers Van étant achevés dans les délais prévus à l'art.6, les autres sections n'étaient pas achevées dans les délais stipulés, la Société perdra tous droits aux sections non achevées et tous travaux, ainsi que les mines afférentes auxdites sections, effectués sur ces sections, deviendront gratuitement propriété de l'Etat.

ART.37. - La Société établira sur les points désignés par le Gouvernement dans les stations, les locaux nécessaires aux bureaux des agents chargés du contrôle de l'Etat et des employés de la douane, des postes, de la police et de la gendarmerie

ART.38. - La Société devra établir, sur tout le parcours de la voie des lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés a transmettre les signaux et dépêches nécessaires au service du chemin de fer. Mais ces lignes ne pourront pas servir aux correspondances privées et n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de faire contrôler, à tout moment, par des inspecteurs délégués par la Direction des Postes et Télégraphes, toute correspondance télégraphique effectuée par les fils du chemin de fer.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du chemin de fer pour l'établissement d'un fil télégraphique et les poteaux du chemin de fer seront établis de façon à pouvoir supporter éventuellement ce fil supplémentaire en dehors de ceux de la Société.

En cas de besoin, le Gouvernement aura le droit de faire

établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie ou d'installer, en cas de rupture ou de derangement de ces lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission, par les lignes de la Société, des dépêches officielles qu'il considérerait importantes à la condition toutefois de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

ART. 39.- La Société aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport et sans payer aucune taxe à la Direction des Postes de l'Empire, les correspondances et valises concernant exclusivement le service du chemin de fer, et des mines et minières, mais à la condition de les soumettre, suivant la règle, au contrôle des agents de l'Administration des Postes. Les lettres privées du personnel seront soumises aux taxes postales.

La Société ne pourra effectuer le transport de ces lettres du personnel, qu'en se soumettant aux prescriptions du régle - ment des Postes en vigueur dans l'Empire.

Elle aura également le droit de faire transporter et sans leur appliquer aucune taxe, les objets et matières de consomation tels que houille, graisse, les matériaux et le matériel roulant nécessaire à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances, / mines et minières non comprises / et ce, tant pour les lignes faisant l'objet de cette concession et de ses dépendances que pour les prolongements et embranchements dont la concession viendrait à être accordée ultérieurement à la Société.

Par contre, le matériel et les matériaux nécessaires à l'établissement et à l'exploitation des installations minières et des chemins de fer miniers, ainsi que les minerais et produits extraits des mines ou minières exploitées par la Société,

seront transportés moyennant les taxes en vigueur sur le chemin de fer.

ART. 40.- Dans le cas ou le Gouvernement Ottoman voudrait accorder à des tierces la concession d'embranchement partant du réseau indiqué à l'article I-er, la Société aura pendant le I5 premières années comptés à partir du moment ou la présente concession sera devenue définitive, un droit de préférance à conditions égales, pour la concession desdits embranchements, étant entendu que la Société devra, dans un délai maximum de 4 mois, à partir de la notification qui lui sera faite par le Gouvernement, faire connaître officiellement son intention de faire usage de ce droit de préférence.

Ce droit de préférence ne sera d'ailleurs pas applicable .

I. à tous embranchements qui seraient construits par l'Etat,

2. à tous embranchements pour lesquels d'autres personnes ou Sociétés possédaraient les droits de préférence ou autres,

3. à toutes lignes principales traversant le réseau de la Société ou se raccordant avec lui.

Il est également entendu que la Société ne pourra faire usage du droit de préférence du présent article s'il ne construit pas en son entier le réseau stipulé à l'art. I-er de la présente convention.

ART. 4I.- Dans le cas ou le Gouvernement Ottoman ordonnerait ou autoriserait la construction de rues, de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession,- la Société ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et au service du chemin de fer ni aucun frais pour la Société.

20.

ART. 42.- Toutes contestations et différends qui surviendraient entre le Gouvernement Ottoman et l'Ottoman American Development Company ou la Société Ottomane qui lui sera substituée par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention et du cahier des charges y relatif, seront tranchés par le Conseil d'Etat. Quant au procès entre la Société et les particuliers, il seront déférés aux tribunaux compétents Ottomans.

La Société en raison de sa nationalité devra correspondre avec tous les Départements de l'Etat en langue Turque.-

---

COPIE

AD N° 95
Cons/ple 1910

CHEMIN DE FER DE

CONTRAT PRELIMINAIRE

Entre Son Excellence Haladjian Effendi, Ministre des Travaux Publics agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman

d'une part

et MM. James W. Colt et Arthur T. Chester agissant au nom et pour compte de la Société " Ottoman American Development Company", Société constituée suivant les lois de l'Etat de New-Jersey (Etats-Unis d'Amérique)

d'autre part

il a été convenu et arrêté ce qui suit.

ART.I- L'Ottoman American Development Company s'engage envers le Gouvernement Ottoman, qui accepte sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, à faire à ses frais, risques et périls et à remettre au Ministère des Travaux Publics.

I. Les études de reconnaissance des lignes de chemin de fer à voie normale suivantes:

a) de Sivas à Van par Kharpout, Arghana, Diarbékir et Bitlis.

b) de Youmourtalik à un point à déterminer de la ligne (a) par la vallée du Djeïhoune.

e) d'un point à déterminer de la ligne (a) à Suleymanié par Mossoul et Kerkouk.

Le tout suivant les directions générales qui seront arrêtées par le Ministère des Travaux Publics.

2. L'étude géologique des régions traversées par les lignes ci-dessus ainsi que le résultat des prospections et recherches des mines effectuées par l'Ottoman American Development Company, dans une zone de 20 kilm. à droite et 20 kilm. à gauche de l'axe des susdites lignes.

ART 2 - Le dossier d'études devra comprendre pour chacune des lignes mentionnées à l'art I-er

I. Une carte générale à l'échelle de I/200.000 figurant le relief du terrain et en particulier les lignes de faites et les thalwegs.

La voie projetée y sera mise en évidence par un fort trait au carmin, on indiquera les kilomètres et l'emplacement des stations ainsi que des ouvrages importants.

2. Un plan coté levé au tachéomètre et rapporté à l'échelle de I/25.000.

Ce plan devra reproduire sur une largeur suffisante, au moyen de points cotés et de courbes de niveau convenablement espacées, le relief du terrain. L'axe du chemin de fer sera figiré au moyen d'un fort trait au carmin; on indiquera la position des kilimètres, les angles des alignements, la longueur des rayons et des tangentes aux courbes circulaires de raccordement.

La position des gares et stations projetées, et des grands ouvrages d'art, devra être également indiqués sur le plan.

3. Un profil en long à l'échelle de I/5.000 pour

98

les longueurs et de I/500 pour les hauteurs, dont les cotés seront rapportées au niveau de la mer pris pour point de comparaison; on inscrira sur une série de lignes horizontales disposées à cet effet audessous de la trace du plan de comparaison:

a) les cotés du projet.

b) les cotés du terrain naturel,

c) les distances entre les ordonnées et l'hectomètre précédent

d) les distances kilometriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine,

f) la longeur et l'inclinaison de chaque pante ou rampe,

g) la longeur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

Les cotés de déblais et de remblais seront placées, les premières au-dessous, les secondes au-dessus de la ligne du projet.

Les ordonnées du projet et du terrain naturel seront indiquées en mètres et centimètres.

La position des gares et stations projetées et celle des grands ouvrages d'art, devront être indiquées sur le profil en long.

4. Les profils en travers type du chemin de fer.

5. Une estimation sommaire des depenses.

6. Un memoire justificatif du tracé propose.

Une expédition sur toile de chaque dossier devra être remise au Ministère des Travaux Publics.

ART.3 - Le Gouvernement accorde à l'Ottoman American Development Company... ....
un délai de I6 mois , compté à partir de la promulgation de la loi approuvant les présentes , pour exécuter les études spécifiées à l'art I-er

ART.4 - Pendant ce délai de I6 mois l'Ottoman American Development Company aura le droit d'opter pour la concession aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés , de la construction et de l'exploitation des chemins de fer énumérés à l'art. I-er, ainsi que de l'exploitation des mines et minières se trouvant dans une zone de 20 kilom à droite et à gauche de l'axe desdits chemins de fer

ART.5 - Si l'Ottoman American Development Company n'a pas dans le délai de I6 mois susmentionné notifié au Ministère des Travaux Publics par écrit son intention de faire usage du droit d'option dont il est parlé à l'art.5, le présent contrat sera de plein droit nul et non avenu sans qu'il ait lieu à indemnité de part et d'autre, et l'Ottoman American Development Company n'aura aucun droit sur les mines et minières qu'elle aurait découvertes et qui deviendront gratuitement la propriété de l'Etat; toutefois le cautionnement prévu à l'art 11 sera remboursé à l'Ottoman American Development Company contre remise des études stipulées à l'art I

Il est d'ailleurs expressement entendu que si l'Ottoman American Development Company ne remet pas les études relatives à la totalité du résseau et des mines ou que celles-ci ne soient pas dressées suivant les règles de l'art

et les prescriptions du présent contrat, le cautionnement sera confisqué au profit de l'Etat, sans qu'il ait lieu à mise en demeure.

ART 6 - Si au contraire l'Ottoman American Development Company lève dans le délai de I6 mois l'option dont il est parlé à l'art. 4 elle devra dans les délais prévus à la convention ci-annexée porter à 50.000 Ltqs le cautionnement déjà déposé

Ceci fait, elle deviendra concessionnaire aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés.

ART. 7 - Si l'Ottoman American Development Company ayant déclaré lever l'option ne portait pas, dans les délais prévus à la convention annexée, le cautionnement à 50.000 Ltqs la concession sera annulée sans qu'il y ait lieu à mise en demeure et le cautionnement déjà déposé sera confisqué au profit de l'Etat.

ART. 8 - Le Gouvernement Ottoman s'engage à n'accorder pendant les I6 mois dont il est parlé à l'art. 3 aucune concession de mine ou minière, ni aucun permis de recherche dans la zone teintée en rose sur le plan annexé au présent contrat.

ART. 9 - Le cas de force majeure excepté si l'Ottoman American Development Company n'exécute pas les engagements découlant du présent contrat, ce dernier sera annulé sans qu'il y ait lieu à mise en demeure et le Gouvernement Ottoman confisquera le cautionnement.

Les divers effets de l'hiver ne sont pas considérés comme étant des cas de force majeure

ART.10 – Comme garantie de l'exécution des engagements qu'elle a contractés par la présente, l'Ottoman American Development Company a déposé une somme de 20.000 Ltqs en titres de l'Etat Ottoman à la Banque Impériale Ottomane qui a pris l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse des cours.

ART.12 – Tous les différends qui surviendraient entre le Gouvernement Ottoman et l'Ottoman American Development Company du chef de l'interprétation du présent contrat seront tranchés par le Conseil d'Etat.

ART.11 – Le Gouvernement aura le droit de faire à ses frais accompagner les agents de l'Ottoman American Development Company par ses fonctionnaires techniques.

Ceux-ci surveilleront les opérations sans pouvoir toutefois s'immiscer dans lesdites opérations.

ART.13 – La mise en vigueur du présent contrat est subordonnée à son approbation par une loi.

ART.14 – Si l'Etat ne ratifie pas les présentes, l'Ottoman American Development Company ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Mais le cautionnement lui sera restitué dans un délai maximum de 8 jours, compté à partir du jour où notification lui sera faite par le Ministère des Travaux Publics du rejet des présentes.–

---

840 10 ІЮН 1910

IV

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ письму отъ 7-го Іюня с.г. № 564, документы относящіеся къ вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи.-

С.Петербургъ.

8-го Іюня 1910 г.

№ 598.

Его Высокопрев-ву П.А. Столыпину.-

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Послу въ Константинополѣ.
Сообщается Повѣренному въ Дѣлахъ въ Парижѣ.
С.Петербургъ, 30 Іюня 1910 года. №1000.

/ Телеграмма./

Телеграмма №400 и депеша №95 получены.-

Съ интересомъ ознакомившись съ депешей №95, считаю необходимымъ освѣтить затронутые въ ней вопросы, какъ съ военной, такъ и съ экономической точки зрѣнія. Для этого снесусь безотлагательно съ Министрами Военнымъ, Финансовъ и Торговли и Промышленности.

Лично полагаю, что соглашеніе съ Америкой желательно и возможно, если послѣдняя не поставитъ непремѣннымъ условіемъ право для себя свободной постройки желѣзныхъ дорогъ въ зонѣ, прилегающей къ Персидской границѣ, какъ это вытекаетъ изъ общаго смысла проекта концессіи.

Что касается проявляемой Турками склонности приступить къ переговорамъ о пересмотрѣ Соглашенія 1900 года, само собою разумѣется полезно поощрять ихъ въ этомъ направленіи, но сдѣланный Министромъ Общественныхъ Работъ Халаджіанъ эфенди въ разговорѣ съ Ламорнэ намекъ на возможность предоставленіе Самсунской дороги нашему синдикату цѣной уничтоженія Соглашенія 1900 года для насъ непонятенъ, т.к. этимъ путемъ Турція получаетъ двойную выгоду, т.е. осуществленіе Самсунской дороги въ условіяхъ болѣе выгодныхъ, чѣмъ намѣчалось Соглашеніемъ 1900 года, и освобожденіе отъ этого Соглашенія, а мы никакой компенсаціи не получаемъ.

Было бы важно знать, имѣетъ ли Порта удовлетворительныя свѣдѣнія о переговорахъ Джавидъ бея въ Парижѣ и не является ли причиной нынѣшней уступчивости Турокъ недостаточно успѣшный ходъ этихъ переговоровъ, приписываемый, быть можетъ самими турками нашему вліянію.

Копія сообщается Неклюдову. -

/ подп./ Извольскій.

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.

Буюкдере, 2/15 Іюля 1910 года, № 406.

Получилъ телеграмму 30 Іюня № 1000.

Дополненіе моей депеши № 97, которую получите въ Понедѣльникъ.

Искренно благодарю. Узналъ вчера отъ Честера, обратившагося ко мнѣ съ согласія Американскаго Посла, что для Американцевъ обязательна лишь постройка первыхъ двухъ отдѣловъ въ Честеровской сѣти, именно линіи Суэдіе-Діарбекиръ- Сивасъ. Линіи же третьяго отдѣла, направляющіяся къ востоку отъ Діарбекира факультативны. Поэтому Честеръ, а также Американскій Посолъ считаютъ вполнѣ возможнымъ подчинить вопросъ о постройкѣ и эксплоатаціи линіи третьяго отдѣла предварительному соглашенію съ нами. А это тѣ линіи которыя касаются указанной Вами зоны. Взамѣнъ Честеръ, встревоженный вѣроятностью полученія нашимъ Синдикатомъ Самсунъ-Сивасской концессіи, желалъ бы обезпечить себя отъ враждебности этого синдиката и предлагаетъ напротивъ взаимопомощь и даже комбинированіе синдиката и Честеровскаго предпріятія. Я отвѣтилъ, что взаимопомощь обоихъ желательно и возможна, но должна быть условлена очень осторожно, чтобы не испугать турокъ. Американцы склонны къ соглашенію съ Багдадской желѣзной дорогой, но желаютъ перваго шага съ ея стороны и боятся слишкомъ тяжелыхъ условій. Надежда на взаимопомощь синдиката и на русскую поддержку у Турокъ можетъ однако помѣшать означенному опасному для насъ соглашенію. Соображенія об упомянутой Вами компенсаціи изложены въ моемъ № 97. Копія Неклюдову.

Подробности почтой.

Довѣрительная депеша Д.С.С.Неклюдова.
Парижъ,24 Іюня/7 Іюля 1910 года,№ 50.

На другой же день послѣ полученія секретной телеграммы Вашего Высокопревосходительства отъ 15-го сего Іюня,я посѣтилъ Французскаго Министра Иностранныхъ Дѣлъ и имѣлъ съ нимъ довѣрительный обмѣнъ мыслей по предмету готовящагося въ Парижѣ турецкаго займа. Сущность этого разговора я имѣлъ честь представить Вашему Высокопревосходительству секретною телеграммою моею отъ 17/30-го Іюня.

Г.Пишонъ,ожидавшій черезъ день прибытія въ Парижъ турецкаго Министра Финансовъ,Джавидъ Бея,сообщилъ мнѣ прежде всего,что Парижскій Кабинетъ не имѣетъ никакихъ опредѣленныхъ свѣдѣній о предстоящемъ турецкомъ займѣ. Турецкое Правительство не обращалось къ нему ни офиціально,ни даже офиціозно съ ходатайствомъ о допущеніи котировки займа на Парижской биржѣ, но предстоящій пріѣздъ Джавидъ Бея очевидно связанъ съ этимъ вопросомъ. Что касается размѣра займа,то Г.Пишонъ также не имѣетъ опредѣленныхъ свѣдѣній. Ему извѣстно что Порта,при дѣятельномъ участіи Г.Лорана,выработала проектъ упорядоченія финансовъ Турціи,и что проектъ этотъ предвидитъ необходимость большого иностраннаго займа въ 600 милліоновъ франковъ для покрытія текущаго дефицита и для удовлетворенія неотложныхъ государственныхъ нуждъ. Тѣмъ не менѣе Г.Пишонъ отнюдь не думаетъ,чтобы Джавидъ Бей имѣлъ полномочіе для заключенія столь большого займа,а долженъ удовольствоваться на первое время нахожденіемъ суммы,неотложно необходимой турецкому казначейству въ размѣрѣ отъ 120 до 180 милліоновъ франковъ.

Я не преминулъ изложить Французокому Министру Иностранныхъ Дѣлъ соображенія и доводы, заключающіеся въ вышеупомянутой телеграммѣ Вашей и производящіе на моего собесѣдника весьма сильное впечатлѣніе. Особенно озабоченнымъ показался мнѣ Г. Пишонъ указаніемъ Вашимъ на то, что усиленіе военныхъ силъ Турціи на Кавказской и Пероидской границахъ должно неминуемо отозваться уменьшеніемъ нашей мощи на западныхъ границахъ Имперіи.

Тѣмъ не менѣе онъ счелъ своимъ долгомъ высказать мнѣ, что Французское Правительство никоимъ образомъ не можетъ при переговорахъ о турецкомъ займѣ потребовать отъ Турціи ручательствъ, чтобы деньги, полученныя ею въ Парижѣ, отнюдь не шли на оборудованіе турецкой арміи и на усиленіе флота. Подобное условіе, какъ не совмѣстимое съ достоинствомъ Оттоманскаго Государства, было бы неминуемо отвергнуто и послужило бы для Турціи рѣшительнымъ побужденіемъ обратиться къ покровительству Германскаго Правительства, войти съ нимъ въ тѣсныя связи и искать въ другомъ мѣстѣ заключенія займа, и при томъ преимущественно на военныя цѣли.

Гораздо легче, по мнѣнію Г. Пишона, обусловить новый Турецкій заемъ исключеніемъ изъ плана желѣзнодорожнаго строительства Турціи такихъ линій, которыя могли бы быть нежелательными Россіи въ стратегическомъ отношеніи, - тѣмъ болѣе что подобныя линіи не обѣщаютъ ощутительной доходности и могутъ лечь тяжелымъ бременемъ на турецкіе финансы.

Вообще въ случаѣ поднятія вопроса о большомъ турецкомъ займѣ /въ 500 или 600 милліоновъ франковъ/, Г. Пишонъ высказалъ мнѣ намѣреніе свое воспользоваться этимъ благопріятнымъ случаемъ, чтобы связать Турцію какими-нибудь ощутительными <u>политическими</u> обязательствами, которыя были бы одинаково пріятны Франціи, Россіи и Англіи.

Г. Пишонъ уклонился отъ развитія мнѣ этой мысли, но насколько я могу заключить, какъ изъ этого, такъ и изъ предыдущихъ разговоровъ моихъ съ нимъ, - цѣлью Парижскаго Кабинета было бы вырвать у Порты обѣщаніе и ручательство не связывать своей политики съ политикой Германіи и ослабить все еще существующія узы Константинополя съ Берлиномъ на почвѣ военнаго инструкторства, поставки вооруженія и желѣзнодорожнаго строительства.

Французскій Министръ Иностранныхъ Дѣлъ просилъ меня въ заключеніе передать Вашему Высокопревосходительству, что онъ приметъ въ серьезное соображеніе Ваши доводы и замѣчанія и не преминетъ освѣдомлять Васъ о ходѣ своихъ переговоровъ съ Джавидъ Беемъ и Портою. Во всякомъ случаѣ вопросъ о займѣ, - въ особенности о займѣ значительномъ -, отнюдь не можетъ ушиться въ скоромъ времени. Подобный турецкій заемъ долженъ быть гарантированъ, между прочимъ, увеличеніемъ турецкихъ таможенныхъ пошлинъ, а это увеличеніе обусловлено согласіемъ Державъ. До этого пройдетъ еще не мало времени, и мы успѣемъ сговориться о желательныхъ условіяхъ.

Вчера Министръ Иностранныхъ Дѣлъ не имѣлъ у себя обычнаго пріема. Но на телефонный запросъ мой о томъ, имѣетъ ли онъ что новаго сообщить по поводу турецкаго займа, Г. Пишонъ отвѣчалъ мнѣ, что онъ еще не видѣлся съ Джавидъ Беемъ, съ которымъ обмѣнялся лишь визитными карточками.

Изъ здѣшнихъ финансовыхъ сферъ я имѣю свѣдѣніе, что Турецкій Министръ Финансовъ уже имѣлъ свиданія съ нѣкоторыми выдающимися представителями «Union Banque», но говорилъ съ ними лишь о заключеніи займа въ 150 - 180 милліоновъ франковъ на покрытіе бюджетнаго дефицита и самыя неотложныя административныя нужды.

Примите и пр..................

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 29 Іюня/ 12 Іюля 1910 года.№ 400.

Ссылаюсь на мою депешу от 28 Іюня №395.

Во вчерашней бесѣдѣ о Русско-Японском соглашеніи. Министр Иностранных Дѣл замѣтил, что это примѣр, заслуживающій подражанія. Обратив затѣм особое вниманіе на статью вторую, касающуюся желѣзных дорог, Министр заговорил о Малоазіатских желѣзных дорогах и о желательности уничтожить унизительное для Турціи соглашеніе 1900 года. Я воспользовался этим благопріятным случаем, чтобы подготовить почву для предстоящих переговоров о замѣнѣ означеннаго соглашенія новым договором, высказав мысль, что прекрасныя постановленія упомянутой статьи могли бы, быть может, с соотвѣтственными измѣненіями найти себѣ нѣкоторое примѣненіе к Русско-Турецким отношеніям в дѣлѣ малоазіатских желѣзных дорог. Турки прекрасно поняли, что достигнутое Вами прочное обезпеченіе Русских интересов на Дальнем Востокѣ усилило нас на Ближнем Востокѣ. Поэтому Турція как будто становится болѣе уступчивой и склонна к установленію с нами соглашенія, каковое, касаясь хотя бы лишь желѣзнодорожных дѣл в Малой Азіи, было бы к тому же лестно для их національнаго самолюбія. Был бы крайне признателен за оповѣщеніе телеграфом меня о Вашем намѣреніи, касательно отвѣта Вашингтонскому Кабинету по дѣлу Честера.-

17 VII 1910

254

Весьма секретно.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Июля 15 дня 1910.
№ 624

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ,

Въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи, имѣю честь препроводить у сего, въ копіяхъ, къ Вашему Высокопревосходительству секретныя депеши отъ 30-го Іюня с.г. №№ 97и 98, довѣрительное письмо отъ 7-го сего Іюля и секретную телеграмму № 433 Гофмейстера Чарыкова; довѣрительное письмо Д.С.С. Неклюдова отъ 8-го сего Іюля, а равно и секретное письмо Г. Министра Финансовъ отъ 10-го сего Іюля, за № 554.-

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.-

Извольскій

Его Высокопрев-ву П.А. Столыпину.-

Депеша Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 30 Іюня/ 13 Іюля 1910 года, № 97.

Въ секретныхъ телеграммахъ моихъ отъ 29 сего Іюня за №№ 399 и 400, я имѣлъ честь изложить вкратцѣ отчетъ о передачѣ Турецкому Министру Иностранныхъ Дѣлъ копіи съ Русско-Японской конвенціи 21 Іюня/ 4 Іюля 1910 года, согласно письму Вашего Высокопревосходительства отъ 21 Іюня сего года за № 801 и телеграммѣ отъ 26 числа того же мѣсяца за № 975.

Означенная конвенція, не затрогивающая ни прямо, ни косвенно экономическихъ интересовъ Турціи, оцѣнивается здѣсь исключительно съ точки зрѣнія ея политическаго значенія.

И въ этомъ отношеніи произведенное ею здѣсь впечатлѣніе - огромно.

Турки прекрасно поняли, что надежды, которыя они могли возлагать до сихъ поръ на враждебность Японіи къ Россіи какъ на источникъ нашей слабости въ ближне-восточныхъ дѣлахъ или даже какъ на средство давленія на насъ въ дѣлахъ этихъ - теперь испарились.

Напротивъ, ставшая свободной энергія Россіи должна теперь неизбѣжно направиться съ Дальняго Востока въ другую сторону. Куда? Къ кому или противъ кого? На пользу ли Турціи или во вредъ ей? Вотъ эти вопросы ставятъ себѣ въ настоящее время турецкое общественное мнѣніе и само Турецкое Правитель ство.

Отвѣта же здѣсь найти не могутъ по той причинѣ, что отвѣтъ зависитъ не отъ Турціи, а отъ Россіи, и что мы до сихъ поръ передъ Турками не высказались.

Однако, изъ замѣчанія Министра Иностранныхъ Дѣлъ, что " это примѣръ, заслуживающій подражанія", и изъ того обстоятельства, что Рифаатъ Паша, обративъ особое вниманіе на

статью I конвенціи/ желѣзныя дороги/, самъ заговорилъ со мною о Малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о соглашеніи 1900 года, видно, въ какомъ родѣ Турки желали бы получить отъ насъ отвѣтъ: они желали бы, чтобы возросшая Русская энергія, направляясь, что неизбѣжно, - на Ближній Востокъ, явилась здѣсь не въ прежней, почти привычной роли грозы и опасности для Турціи, а въ дружественной для Оттоманскаго Государства формѣ, могущей даже способствовать его политической сохранности и экономическому преуспѣянію.

Турки хотѣли бы устроить, такъ сказать, громоотводъ, который направилъ бы Русскую силу въ неопасную для нихъ сторону, и, зная съ 1900 года, какое значеніе мы придаемъ вопросу о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи, Турки, какъ будто, становятся болѣе уступчивыми въ этой области.

О семъ свидѣтельствуютъ новѣйшее заявленіе Министра Общественныхъ Работъ г-ну Ламорчэ/ моя телеграмма отъ 26 сего Іюня № 396/ и обращеніе ко мнѣ Министра Иностранныхъ Дѣлъ по поводу ст. I Русско-Японскаго соглашенія.

Излагая въ слѣдующей депешѣ подробныя соображенія по технической сторонѣ даннаго вопроса, считаю долгомъ высказать здѣсь, что въ политическомъ отношеніи, казалось бы желательнымъ не отталкивать проявляемое Турецкимъ Правительствомъ желаніе войти съ нами въ соглашеніе о замѣнѣ договора 1900 года новымъ договоромъ, болѣе соотвѣтствующимъ теперешнему политическому положенію Турціи и выяснившимся Русскимъ интересамъ.

Изъ обзора турецкой печати, препровождаемаго сегодня въ Первый Департаментъ, Ваше Высокопревосходительство изволите усмотрѣть, что Русско-Японская конвенція признается здѣсь крупнымъ политическимъ событіемъ, которое выгодно для Россіи, но которое можетъ стать опаснымъ для Турціи.

Въ видѣ образчика мнѣній не расположенныхъ къ Россіи радикальныхъ и юдофильскихъ турецкихъ круговъ, имѣю честь приложить статью газеты "Le Jeune Turc" отъ 29 Іюня / 12 Іюля сего года о Русско-Японскомъ договорѣ.

Если Турки не увидятъ съ Русской стороны склонности къ соглашенію съ ними, то они подумаютъ, что подлежатъ осуществленію не ихъ надежды на насъ, а ихъ опасенія.

А въ такомъ случаѣ чувство страха побудитъ ихъ снова прислушаться къ Австро-Германскимъ зазываніямъ, соотвѣтствующимъ крайне неприятному впечатлѣнію, произведенному на здѣшнихъ представителей и сторонниковъ Германіи прочнымъ Русско-Японскимъ примиреніемъ.

Примите и проч.

Секретная депеша Гофмейстера **Чарыкова.**
Буюкдере, 30 Іюня / 13 Іюля 1910 года. №**98**

Имѣя въ виду, что Турецкій Министръ Иностранныхъ Дѣлъ самъ поднялъ въ разговорѣ со мною 28-го сего Іюня вопросъ о малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о соглашеніи 1900 года, о чемъ упомянуто въ моей предшествующей депешѣ за № 97, считаю долгомъ не откладывать далѣе представленія Вашему Высокопревосходительству моего заключенія по содержанію весьма секретнаго ~~Вашего~~ письма от 15 Іюня с.г. за № 516, несмотря на соображенія, содержащіяся въ моей депешѣ отъ 23-го сего Іюня за № 95.-

Относительно возможности официальныхъ переговоровъ съ Портою о замѣнѣ соглашенія 1900 года новымъ договоромъ на основаніяхъ предварительнаго проекта приложеннаго къ письму за № 516, я могу заявить уже теперь, положительно, что таковые переговоры не только возможны, но и весьма желательны, и, притомъ, въ возможно близкомъ будущемъ, какъ для Турецкаго Правительства, такъ и для насъ. Сверхъ того теперь оказывается возможнымъ установить и самую основу означенныхъ переговоровъ: оба Правительства согласны замѣнить уговоръ 1900 года новымъ договоромъ, который имѣлъ бы форму декларации касательно обезпеченія обоюдныхъ интересовъ при желѣзнодорожномъ строительствѣ и соединеніи обоюдныхъ желѣзнодорожныхъ линій въ области азіатскихъ границъ Россіи и Турціи.-Однако изъ новѣйшаго заявленія Министра Иностранныхъ Дѣлъ, вполнѣ согласнаго съ общимъ неискоренимымъ убѣжденіемъ турокъ всѣхъ партій, явствуетъ, что Русско-Турецкое соглашеніе 1900 года "унизительно" для Турціи и что поэтому упомянутое соглашеніе можетъ быть замѣнено лишь такимъ новымъ

договоромъ, который бы не былъ унизителенъ для Турціи. Между тѣмъ редакція ст.2-ой предварительнаго соглашенія съ Турціею, имѣющаго замѣнить собою соглашеніе 1900 года и приложеннаго къ письму за № 516, должна будетъ, въ случаѣ предъявленія ея Турецкому Правительству въ этой самой формѣ, показаться ему столь же тягостной для его достоинства, какъ и соглашеніе 1900 года.- Дѣйствительно, разница между соглашеніемъ 1900 года и ст. II проектируемаго соглашенія лишь географическая : пріобрѣтая полную свободу дѣйствій между Босфоромъ и Самсуномъ, Турція остается по прежнему лишенной оной къ Востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ и, сверхъ того, еще и къ Востоку отъ линіи Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ. Такое измѣненіе запретной зоны представило бы для Турціи, безъ сомнѣнія, значительныя матеріальныя выгоды, но оно не освободило бы Турецкое Правительство отъ прямого договорнаго ограниченія его суверенныхъ правъ въ предѣлахъ его собственной территоріи , ограниченія необычнаго для независимыхъ государствъ и совершенно непріемлемаго для ищущей теперь уваженія , равноправія и свободы Турціи. Съ этимъ взглядомъ турокъ нельзя не сопоставить замѣчанія Г-на Предсѣдателя Совѣта Министровъ о невозможности помѣшать самостоятельнымъ Государствамъ строить желѣзныя дороги въ любомъ направленіи, каковое замѣчаніе Статсъ-Секретаря Столыпина было принято во вниманіе . Особымъ Совѣщаніемъ по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ 2-го Іюня 1910 года / Приложеніе къ письму отъ 21 Іюня 1910 года № 546./. Но, хотя дѣйствительно невозможно мѣшать самостоятельному государству строить желѣзныя дороги въ любомъ направленіи и невозможно поэтому ожидать отъ Турціи принятія II статьи предполагаемой декларации въ проектированной формѣ- возможно, по крайней мѣрѣ . такое же договорное обезпеченіе Руских интересовъ въ дѣлѣ Малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ то, которое обезпечено статьей I Русско-Японской

конвенціи 21 Іюня 1910 года по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ въ Маньчжуріи.-Но, какъ въ Маньчжуріи Русскіе интересы обезпечиваются сверхъ конвенціи участіемъ Русскаго Правительства въ постройкѣ и эксплоатаціи Русско-Маньчжурскихъ линій , такъ и въ Малой Азіи намъ было бы необходимо сохранить за собою возможность опираться для охраненія нашихъ интересовъ не только на текстъ новаго договора съ Турецкимъ Правительствомъ, но и на фактическое участіе наше въ постройкѣ и эксплоатаціи тѣхъ Малоазіатскихъ линій, которыя входятъ въ предѣлы . интересующей насъ зоны, указанной Особымъ Совѣщаніемъ 2 Іюня с.г.- Болѣе того, мы не будемъ имѣть дѣло въ Малой Азіи съ линіями чужого Правительства, подобными Японскимъ линіямъ въ Маньчжуріи Если намъ удастся избѣгнуть постройки желѣзныхъ дорогъ въ упомянутой зонѣ средствами Турецкой казны, на что теперь имѣется надежда, то всѣ интересующія насъ линіи оказались бы въ рукахъ или Самсунъ-Сивасскаго Синдиката, или компаніи Честера. А отъ насъ будетъ зависѣть пріобрѣсти и развить участіе въ обоихъ этихъ предпріятіяхъ и направлять ихъ, въ означенной зонѣ, согласно съ нашими интересами. -

Такимъ образомъ, на запросъ письма Вашего Высокопревосходительства за №516 , обязуюсь отвѣтить слѣдующее:

I. Возможно и желательно приступить къ переговорамъ съ Портою о замѣнѣ соглашенія 1900 года новымъ договоромъ Въ виду соображеній политическаго свойства , было бы весьма полезно уполномочить меня заявить объ этомъ Турецкому Правительству по возможности безотлагательно, добавивъ, что нашъ проектъ соотвѣтственной декларації будетъ сообщенъ Портѣ по окончаніи его обсужденія въ С.Петербургѣ.

2. Проектъ этотъ могъ бы вылиться, приблизительно, въ прилагаемую у сего форму. По поводу послѣдней , считаю долгомъ представить слѣдующія соображенія.

Вступленіе и ст.I предварительнаго проекта,приложен-

наго къ письму №516, осталась бы безъ измѣненія.

Ст. II заключала бы лишь заявленіе Турецкаго Правительства о возвращеніи имъ себѣ, въ свою очередь, свободы дѣйствій.

Ст.III явилась бы почти буквальнымъ воспроизведеніемъ ст.I Русско-Японской конвенціи 21 Іюня, причемъ желательно придать редакціи этой статьи такую эластичность, чтобы она охватывала желѣзныя дороги не только на всемъ пространствѣ указанной Особымъ Совѣщаніемъ зоны, но распространялась бы и на предполагаемую линію Багдадъ-Ханэкинъ-и вообще на всякую линію, которую мы могли бы когда-нибудь соединить или непосредственно, или черезъ Персію, съ нашею русскою желѣзнодорожною сѣтью.

Найти такую редакцію не легко и я позволяю себѣ только совершенно предположительно намѣтить слѣдующую :

Art III Dans le but de faciliter les communications et de développer le commerce des nations, les deux Gouvernements s'engagent à se prêter mutuellement leur coopération amicale en vue de l'amélioration de leurs lignes de chemins de fer respectives sur leurs frontières asiatiques et du raccordement des dites voies ferrées, et à s'abstenir de toute concurrence nuisible à la realisation de ce but"

Выраженіе "*leurs frontières asiatiques*", ограничиваемое лишь принципіальною возможностью соединенія обоюдныхъ линій , настолько широко, что можетъ относиться не только къ границѣ собственно Россіи и Турціи, но и къ границѣ Турціи съ Персіей и Россіи съ Персіей.

Благодаря этому, проектируемая статья относилась бы одинаково къ улучшенію, соединенію и устраненію обоюдной конкуренціи не только прямыхъ русско-турецкихъ линій, каковыми явятся, когда-нибудь, линіи Эрзерумъ-Карсъ или Эчміадзинъ-Ванъ, но и кружныхъ русскихъ путей, которые проходили бы чрезъ Персію и могли бы, по нашему желанію, быть соединены въ любомъ пунктѣ съ Турецкой сѣтью, или, именно во избѣжаніе конкуренціи для нашей Персидской торговли- не быть вовсе соединенными съ турецкой сѣтью.

По этому поводу надлежитъ отмѣтить любопытный и, повидимому, не обратившій еще на себя вниманія , пробѣлъ въ концессіи Багдадской желѣзной дороги. Концессія эта предусматриваетъ постройку вѣтви отъ Багдада къ Персидской границѣ у Ханэкина. Но она не содержитъ, поскольку мнѣ извѣстно, обязательства для Турецкаго Правительства заключить съ кѣмъ слѣдуетъ конвенцію о соединеніи этой вѣтви съ какой либо желѣзной дорогой , находящейся на Персидской территоріи. Между тѣмъ, въ силу дѣйствующаго права, соединеніе желѣзнодорожныхъ линій различныхъ государствъ должно быть предметомъ формальнаго дипломатическаго акта соотвѣтствующихъ Правительствъ. Этимъ способомъ опредѣлены условія соединенія Русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Прусскими, Австрійскими и Румынскими. Такимъ образомъ если бы Порта согласилась на предполагаемую ст.III новаго договора, то мы могли бы вліять на ея рѣшенія даже по вопросу о судьбѣ Багдадъ-Ханэкинской вѣтви, въ силу обязательства воздерживаться отъ конкуренціи, вредной для интересовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ сущности текстъ ст.I-ой Русско-Японской конвенціи обезпечилъ бы намъ вполнѣ, въ примѣненіи къ Турціи, выгоды , предоставленныя намъ договоромъ 1900 года, въ силу коего Турецкое Правительство обязалось " принимать въ соображеніе / при постройкѣ концессіонныхъ способомъ въ запретной зонѣ / торговые интересы, общіе обоимъ государствамъ ".

Наконецъ, выраженіе "*coopération amicale en vue*

de l'amélioration de leurs lignes de chemins de fer respectives. прямо предусматриваетъ дружественное участіе Россіи капиталами и совѣтомъ, и въ Самсунъ-Сивасскомъ и въ Честеровскомъ предпріятіи.

III. Параллельно съ предстоящими переговорами съ Портой, намъ слѣдуетъ, какъ мнѣ кажется, поддерживать передъ Портой, сообща съ Французскимъ Правительствомъ ходатайство г. Ламорнэ .

Въ дополненіе къ секретной телеграммѣ моей отъ 26-го Іюня за №396, имѣю честь приложить сообщенный мнѣ названнымъ лицомъ текстъ его оффиціальнаго письма Оттоманскому Министру Общественныхъ Работъ отъ 21 Іюня /4 Іюля с.г. при коемъ г. Ламорнэ представилъ Портѣ проектъ нашего синдиката о концессіи на Самсунъ-Сивасскую линію, копія каковаго проекта была приложена къ моей депешѣ отъ 9 сего Іюля за № 89. Означенный проектъ предусматриваетъ, между прочимъ /ст. XII /, преимущественное право для Синдиката строить также линіи Синопъ-Іозгадъ и Самсунъ Эрзингянъ-Эрзерумъ. По мнѣнію г-на Ламорнэ, можно было бы прибавить еще такое же право на линію Трапезунтъ-Эрзерумъ. Г-нъ Ламорнэ убѣжденъ, что дарованіе просимаго права сдѣлало бы фактически невозможнымъ постройку названныхъ линій кѣмъ либо инымъ кромѣ нашего синдиката.

Котати, Германскій Повѣренный въ Дѣлахъ высказалъ мнѣ недавно, въ разговорѣ, что преимущественное право на постройку линіи Ангора-Сивасъ принадлежитъ Германскому Обществу Анатолійской дороги. Это такъ, но Анатолійское Общество строитъ свои линіи не иначе, какъ съ правительственной гарантіей/ 15.000 франковъ за километръ /. А такъ какъ всѣ финансовыя силы Турецкаго Правительства въ области желѣзнодорожныхъ гарантій направлены теперь на скорѣйшее доведеніе Анатолійской магистрали до Багдада, то пройдетъ много лѣтъ, прежде чѣмъ Анатолійское Общество сможетъ приступить къ постройкѣ трудной, бездоходной, и вредной для насъ линіи Ангора-Сивасъ. Поддержка наша синдикату г-на Ламорнэ могла бы выразиться, осязательно, въ дружескомъ заявленіи Портѣ, что мы можемъ подписать проектируемую декларацію объ упраздненіи соглашенія 1900 года только, если Турецкое Правительство дастъ означенному синдикату просимую имъ концессію.-

Такое заявленіе было бы чрезвычайно пріятно Французскому Правительству и здѣшнему Французскому Посольству, и несомнѣнно поощрило бы французовъ приложить старанія къ оказанію намъ той поддержки, за которой мы, за послѣднее время ,обращались къ Парижскому Кабинету.

Мнѣ думается, что при благопріятномъ ходѣ переговоровъ о декларацiи и концессіи Ламорнэ, оба эти соглашенія подлежали бы подписанію одновременно.

IУ. Какъ ни важно для насъ Самсунъ-Сивасское предпріятіе, въ особенности при распространеніи его на линіи Сивасъ-Эрзерумъ и Трапезунтъ-Эрзерумъ, наше положеніе въ вопросѣ с Малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ не было бы достаточно обезпечено даже дарованіемъ Синдикату просимыхъ правъ и подписаніемъ Портой проектируемой деклараціи, если бы мы упустили изъ виду предпріятіе Честера. Ближайшее ознакомленіе съ подробностями этого предпріятія убѣждаетъ меня, что для насъ согласіе на него Порты весьма желательно. Уже не говоря о политическихъ соображеніяхъ, изложенныхъ подробно въ моей депешѣ отъ 23-аго Іюня за №95, принятіе Честеровскаго проекта Портой обезпечило бы за нами слѣдующія практическія выгоды.

Во первыхъ, Багдадская дорога и ея проникновеніе къ Персидской границѣ утратили бы теперешній монопольный характеръ и конкуренція американцевъ существенно облегчила бы намъ обезпеченіе въ этой области русскихъ интересовъ .

Во вторыхъ, и это самое важное , тщательное изученіе

проектированныхъ Честеромъ и уже одобренныхъ Турецкимъ Правительствомъ сроковъ представленія окончательныхъ проектовъ и начала и окончанія строительныхъ работъ на трехъ отдѣлахъ Честеровской сѣти , приводитъ къ нѣсколько неожиданнымъ и утѣшительнымъ для насъ выводамъ.

Именно. По первому отдѣлу сѣти- Средиземное море-Діарбекиръ-/ мнѣ извѣстно частнымъ образомъ, что головной точкой вѣтви къ Средиземному морю, будетъ городъ Діарбекиръ, что Честеровскій желѣзнодорожный портъ не въ заливѣ Юмурталыкъ/, очень неблагопріятнымъ для стоянки судовъ/,а въ гавани Суэдіэ, и что линія между Діарбекиромъ и Суэдіэ направится черезъ Алеппо /- протяженіемъ около 400 километровъ, окончательные проекты же первые 200 километровъ должны быть представлены черезъ I2 мѣсяцевъ послѣ того, какъ конвенція сдѣлается окончательной. А такъ какъ конвенція сдѣлается окончательной только по истеченіи 16 мѣсяцевъ по обнародованіи соотвѣтственнаго закона, то предполагая даже вотированіе закона въ ноябрѣ этого года, окончательный проектъ перваго участка долженъ быть представленъ не позже марта 1913 года. Окончательные же проекты всего перваго отдѣла должны быть представлены соотвѣтственно сему , не позже мая мѣсяца 1917 года . Черезъ 9 мѣсяцевъ послѣ этого срока должны быть представлены окончательные проекты первыхъ 200 километровъ второго отдѣла- Сивасъ-Діарбекиръ / тоже около 400 километровъ/ . Окончательные же проекты всего второго отдѣла должны быть представлены не позже ноября 1918 года. Постройка перваго отдѣла должна быть окончена не позже мая мѣсяца 1920 года.

Слѣдовательно только черезъ I0 лѣтъ рельсовый путь отъ Средиземнаго моря достигнетъ Діарбекира и только около 1920 года можетъ, при Честеровскомъ проектѣ, начаться фактическое осуществленіе Турецкаго желѣзнодорожнаго строительства въ предѣлахъ зоны , указанной Особымъ Совѣщаніемъ.Эти сроки несомнѣнно крайне длинны и невыгодны для Турціи, хотя конечно установленіе ихъ американцами объясняется заботою ихъ не о постройкѣ въ Малой Азіи желѣзныхъ дорогъ, а объ использованіи мѣстныхъ минеральныхъ богатствъ. Поэтому темпъ постройки дороги, равно какъ и направленіе оной, будетъ зависѣть прежде всего отъ доходности и мѣстоположенія той или другой минеральной залежи.

Намъ это на руку, въ особенности потому,что къ постройкѣ третьяго отдѣла Честеровской сѣти Діарбекиръ-Ванъ и Діарбекиръ -Сулейманіэ, компанія Честера едва ли приступитъ ранѣе 1920 года. А къ тому времени многое, надо надѣяться перемѣнится къ лучшему для насъ въ интересующихъ насъ областяхъ .

Если же Честеровскій проектъ не осуществится,то желѣзнодорожное строительство въ Юговосточной части Малой Азіи или останется въ монопольныхъ германскихъ рукахъ, или попадетъ въ руки Бельгійско-Германскаго синдиката Полковника Шеффера,или иного иностраннаго синдиката, съ которымъ намъ будетъ труднѣе сговориться,чѣмъ съ американцами, и который, навѣрное, построитъ дороги къ нашей и Персидской границамъ раньше, чѣмъ лѣтъ черезъ 15.

Едва ли слѣдуетъ намъ, однако, идти въ нашей поддержкѣ проекту Честера такъ же далеко, какъ въ поддержкѣ Самсунъ-Сивасскаго синдиката, то есть едва ли слѣдуетъ намъ обусловливать подписаніе деклараціи принятіемъ законопроекта о Честеровской концессіи. Послѣдній здѣсь и безъ того популяренъ и можно предоставить самимъ американцамъ, при томъ сочувствіи съ нашей стороны , котораго они желаютъ, добиться осуществленія Честеровскаго предпріятія.- Но надо, чтобы американцы знали,что мы въ этомъ дѣлѣ для нихъ не противники и не соперники,а сочувствующіе друзья.-

Примите и пр.-

31 [illegible]
[illegible] 1910

579.

Предварительный проектъ

Le Gouvernement IMPERIAL de Russie et le Gouvernement Impérial Ottoman, désireux de régler dans un esprit de sincère amitié et de bon voisinage certaines questions se rapportant à leurs intérêts commerciaux réciproques, sont convenus de ce qui suit :

1/ Le Gouvernement IMPERIAL de Russie déclare se désister de tous les privilèges acquis au profit des capitalistes russes en vertu de l'entente établie en 1900 entre les deux Gouvernements contractants et relatifs à la construction de chemins de fer dans certaines parties de l'Asie Mineure.

2/ De son côté le Gouvernement Imperial Ottoman déclare recouvrer toute sa liberté d'action dans les questions faisant l'objet de l'entente susmentionnée de 1900.

3/ Dans le but de faciliter les communications et de développer le commerce des nations, les deux Gouvernements s'engagent à se prêter mutuellement leur coopération amicale en vue de l'amélioration de leurs lignes de chemins de fer respectives sur leurs frontières asiatiques et du raccordement des dites voies ferrées, et à s'abstenir de toute concurrence nuisible à la réalisation de ce but.-

ad N° 98

Consple 1910.

Constantinople, le 21/4 Juillet 1910.

579

Monsieur le Ministre,

A la suite des conversations que j'ai eu l'honneur d'avoir l'année dernière avec Votre Excellence, j'ai chargé avec l'autorisation de Votre Département, qui a bien voulu recommander les Ingénieurs aux autorités locales, une Mission technique d'effectuer les études relatives à la construction de la ligne de chemin de fer Samsoun-Tourkal-Sivas.

Après plusieurs mois consacrés soit sur place à la reconnaissance du terrain, au lever des plans, à la réunion des renseignements relatifs au trafic probable, soit dans mes bureaux à l'évaluation du coût de construction et du produit éventuel de la ligne, je suis aujourd'hui en mesure de présenter à Votre Excellence les résultats de ces études.

Par conséquent j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence un projet de Convention concernant la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre Samsoun-Tourkal et Sivas desservant Tokat, projet ne comportant aucune garantie, n'entraînant pour l'Etat aucune charge ni avance même temporaire

Dans le cas où le Gouvernement Ottoman envisagerait pour la réalisation de ce projet quelque combinaison différente, je serais, d'ailleurs, prêt à étudier celle ci avec le désir de donner satisfaction à Votre Excellence.

Veuillez etc.

(signé) Sallandrouze de Lamornaix.

A Son Exc. Bedros Effendi Haladjian

Ministre du Commerce et des Travaux Publics.

116

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 13/26 Іюля 1910 г., №433.

Ссылаюсь на мои донесенія за №№ 77 и 89.

Министръ Общественныхъ Работъ далъ вчера прошенію Ламорне офиціальный ходъ въ видахъ техническаго его обсужденія вѣдомствомъ и послѣдующихъ переговоровъ съ Самсунъ-Сивасскимъ Синдикатомъ. Представителю послѣдняго высказано пока возраженіе только противъ узкости колеи. Этотъ благопріятный ходъ дѣла нельзя не приписать осторожному давленію, произведенному въ Парижѣ въ пользу синдиката при переговорахъ съ Джавидъ Беемъ о займѣ. Крайне желательно продолженіе этого давленія въ той же умѣренной и осторожной формѣ.-

Копія Неклюдову.

Доверительное письмо Д.С.С. Неклюдова.

Парижъ, 8/21 Іюня 1910 года.

Почтительнѣйше благодарю Ваше Высокопрев-ство за сообщеніе мнѣ, при секретномъ письмѣ Вашемъ отъ 17 Іюня № 533, журнала Особаго Совѣщанія по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.

Ознакомившись съ содержаніемъ этого журнала, получивъ затѣмъ секретную телеграмму Вашего Высокопрев-ства отъ 30 Іюня № 1000 и прочитавъ, наконецъ, съ особымъ вниманіемъ высокоинтересную и совершенно новую по своей точкѣ зрѣнія депешу Посла нашего въ Константинополѣ отъ 23 Іюня № 95, касательно проекта Честера, — прошу Вашего благосклоннаго позволенія изложить нѣкоторыя мысли и соображенія по поводу вопросовъ, затронутыхъ въ этомъ донесеніи.

Расходясь съ установившимся и отмѣченнымъ въ журналѣ Особаго Совѣщанія мнѣніемъ о предосудительности для Русскихъ интересовъ Американскаго проекта желѣзнодорожнаго строительства въ Турціи, Т.С. Чарыковъ усматриваетъ въ домогательствахъ Американской компаніи такіе элементы, которые, при извѣстныхъ условіяхъ, могли бы быть использованы нами для нашихъ высшихъ политическихъ и экономическихъ выгодъ на Турецкомъ востокѣ.

Главные доводы и положенія нашего Посла слѣдующіе

I/. Открыто-имперіалистическое направленіе, приданное внѣшней политикѣ Соединенныхъ Штатовъ Президентомъ Рузвельтомъ и осуществляемое нынѣ не только на Дальнемъ, но и на Ближнемъ Востокѣ, ограничивается на этомъ послѣднемъ поприщѣ, "по крайней мѣрѣ до сихъ поръ", преслѣдованіемъ чисто экономическихъ задачъ эксплоатаціи мѣстныхъ богатствъ и сбыта Американской промышленности. Въ этомъ лишь смыслѣ интересуется Правительство Соединенныхъ Штатовъ, -но интересуется горячо, -успѣхомъ проэкта Честера

2/. "Благопріятнымъ для Русскихъ интересовъ является тутъ слѣдующее: Проэктъ Честера встрѣтилъ сразу вражду и противодѣйствіе Германіи." Противодѣйствіе же это коренится въ основномъ желаніи Германіи сохранить за собою монополію въ дѣлѣ торгово-промышленной эксплоатаціи Малой Азіи. Но подобная монополія, влекущая за собою Германское политическое преобладаніе въ Константинополѣ, для насъ безусловно нежелательна. Такимъ образомъ принципъ <u>открытой двери</u>, проповѣдуемый Вашингтонскимъ Правительствомъ, вполнѣ соотвѣтствуетъ нашимъ интересамъ на Ближнемъ Востокѣ, тѣмъ болѣе что наша географическая близость къ Малой Азіи и Проливамъ обезпечиваетъ нашъ политическій и торгово-промышленный успѣхъ при дѣйствительномъ равенствѣ остальныхъ шансовъ съ другими Государствами.

3/. При благосклонномъ отношеніи нашемъ съ первыхъ же поръ къ проэкту Честера, польза для Русскихъ интересовъ заключалась бы въ томъ, что Американское вліяніе, какъ новый элементъ ближне-восточныхъ дѣлъ, оказалось бы съ самаго начала на Русской сторонѣ, а не на сторонѣ нашихъ соперниковъ. "Юная энергія, отсутствіе предразсудковъ и привычка къ рѣшительнымъ поступкамъ, присущая Американскому

имперіализму, будучи положена на чашу вѣсовъ въ столь тонко уравновѣшенныхъ ближне-восточныхъ дѣлахъ, могутъ намъ въ данную минуту очень и очень пригодиться".

4/. Въ области экономической обстоятельства складываются для нашего соглашенія съ Соединенными Штатами по отношенію къ Ближнему Востоку столь же благопріятно, какъ и въ области политической: предпріятіе Честера не соревнуетъ съ нашими торгово-промышленными интересами и навряд ли угрожаетъ даже нашей Кавказской нефтяной промышленности, далѣе группа Честера намѣревается сбывать добытые ею продукты не къ Черному, а къ Средиземному морю.

5/. Для Американцевъ наименѣе важною частью концессіоннаго раіона является та, которая примыкаетъ къ границамъ Россіи и Персіи. Такимъ образомъ мы могли бы обѣщать Американцамъ нашу сочувственную поддержку проэкту Честера и облегченіе для постройки ихъ сѣти со стороны линіи Самсунъ-Сивасъ, -но подъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы при постройкѣ и эксплоатаціи тѣхъ частей ихъ сѣти, которые направятся на востокъ отъ Діарбекира, Битлиса и Моссула, компанія Честера принимала рѣшенія и дѣйствовала не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ нами. Въ этомъ отношеніи намъ гораздо легче требовать участія въ постройкѣ и эксплоатаціи прилегающихъ къ Персидской границѣ линій отъ Американскихъ концессіонеровъ, нежели непосредственно отъ Порты

Таковы основныя положенія донесенія нашего Посла въ Константинополѣ. Пріемлю смѣлость откровенно высказать передъ Вашимъ Высокопрев-ствомъ нѣкоторыя сомнѣнія, вызываемыя во мнѣ этими положеніями.

I/. Имперіалистическое направленіе Американской

политики дѣйствительно не сказывалось досихъ на Ближнемъ Востокѣ иначе, какъ въ преслѣдованіи торгово-промышленныхъ цѣлей, но останется ли это такъ и на будущее время? Ровно также выступали Соединенные Штаты первое время и на Дальнемъ Востокѣ, а нынѣ положеніе, принятое ими тамъ, пріобрѣтаетъ все болѣе и болѣе характеръ чисто политическаго воздѣйствія. Мы не имѣемъ никакихъ ручательствъ, чтобы - при дальнѣйшемъ развитіи имперіалистическаго направленія Американской политики - то же самое не повторилось и на Ближнемъ Востокѣ. Невозможно при этомъ терять изъ виду, что Армянскія провинціи Турціи служатъ уже съ давнихъ поръ поприщемъ своеобразной и упорной дѣятельности Американскихъ миссіонеровъ. Трудами ихъ была, хотя бы и безсознательно, подновлена и въ особенности распространена, такъ сказать, "демократизирована" среди Армянъ старая мечтательская идея независимой и объединенной Арменіи. Экономическое проникновеніе Американцевъ въ глубь Малой Азіи несомнѣнно усилитъ вліяніе ихъ на Армянъ и усилитъ Армянское броженіе, отзывающееся въ самыхъ рѣзкихъ формахъ и по ту сторону границы. И кто поручится, что Нью-Іоркскіе дѣльцы и Бостонскіе филантропы не выступятъ тогда въ защиту угнетаемой Россіею Армянской народности, какъ выступаютъ они нынѣ въ защиту Русскихъ Евреевъ? Но только выступленіе это будетъ гораздо болѣе близкое, болѣе реальное, а слѣдовательно и болѣе опасное.

2/. Если дѣйствительно въ Малой Азіи осуществлялась, или могла бы осуществиться Германская монополія, то конечно для насъ полезно было бы припустить въ эту область и такихъ дѣятельныхъ и беззастѣнчивыхъ соперниковъ, какъ Американскіе предприниматели. Но Германской монополіи не существуетъ. Въ Турціи соперничествуютъ съ Германіею на торгово-промышленномъ поприщѣ Англія и Франція; дѣятельность послѣдней особенно усилилась за новѣйшее время, и я тутъ же считаю непремѣннымъ моимъ долгомъ предупредить - /и въ этомъ заключается главная цѣль настоящаго моего письма/ - что соглашеніе наше съ предпріятіемъ Честера, - буде состоится, - вызоветъ самое серіозное неудовольствіе со стороны Французовъ и сильно ослабитъ узы, соединяющія нашу обоюдную политику, - по крайней мѣрѣ относительно Ближняго Востока.

3/. Весьма можетъ статься, что на первыхъ порахъ, въ "медовомъ мѣсяцѣ" нашего неожиданнаго соглашенія съ предпріятіемъ Честера - "Американское вліяніе, какъ новый элементъ ближне-восточныхъ дѣлъ", оказалось бы на Русской сторонѣ, но долго-ли бы это длилось? Именно "отсутствіе предразсудковъ и привычка къ рѣшительнымъ поступкамъ, присущая Американскому Имперіализму" могутъ внушить опасенія что, какъ только для американцевъ станетъ выгоднымъ - хотя бы изъ чисто дѣловыхъ соображеній - оставить насъ и перейти на сторону политическихъ нашихъ соперниковъ и недоброжелателей, Соединенные Штаты съ самымъ легкимъ сердцемъ положатъ свою мощую энергію, свою чуждую предразсудковъ рѣшительность и свои деньги на чашу вѣсовъ противоположную нашей. Историческій опытъ сношеній Россіи съ Сѣверо-Американскими Штатами во всякомъ случаѣ отнюдь не говоритъ въ пользу длительности и надежности Американской благодарности.

4/. Компетенція нашего Посла въ Константинополѣ въ вопросахъ экономическихъ настолько установлена и велика, что я безспорно принимаю положеніе его о полномъ

отсутствіи противуположности между нашими и Американскими торговыми интересами въ Малой Азіи.

5/. Что же касается вопроса объ особыхъ соглашеніяхъ между нами и предпріятіями Честера касательно постройки и эксплуатаціи линій, проэктируемыхъ на востокъ отъ Діарбекира, Битлиса и Моссула, - то позволяю себѣ замѣтить слѣдующее: если принять за аксіому мнѣніе, высказанное въ особомъ совѣщаніи Статсъ-Секретаремъ Столыпинымъ, а именно, "что нельзя помѣшать самостоятельному государству строить желѣзныя дороги въ любомъ направленіи", и если далѣе принять, какъ доказанную историческимъ опытомъ, теорему что "противодѣйствіе чужимъ предпріятіямъ, чужимъ дорогамъ чужимъ вооруженіямъ, чужому развитію вообще - является временнымъ и обманчивымъ палліативомъ и вредитъ въ концѣ концовъ самому "мѣшателю", ибо усыпляетъ его собственную энергію и отнимаетъ стимулъ для его собственнаго усиленія и развитія"; - если, повторяю, руководствоваться вышеизложенными аксіомой и теоремой, - то, разумѣется, и въ данномъ случаѣ лучше не противодѣйствовать предпріятіямъ желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи, а выговорить себѣ въ нихъ выгодное участіе и необходимыя ограниченія. И въ высшей степени вѣрно, что подобнаго рода условія гораздо легче заключить съ концессіонерами иностранцами, чѣмъ съ самымъ Турецкимъ Правительствомъ. Но и тутъ невольно является вопросъ: почему для такого выгоднаго соглашенія и содѣйствія необходимо привступленіе новаго и именно Американскаго элемента? Почему нельзя войти въ такой же компромиссъ съ Французскими, съ Англійскими и даже съ Германскими предпринимателями? На эти вопросы я отвѣта не нахожу, но склоненъ думать, что въ данномъ случаѣ всетаки безопаснѣе

было бы имѣть дѣло съ величинами извѣстными, т.е. съ представителями такихъ Государствъ и народовъ, коихъ дѣятельность на Ближнемъ Востокѣ нами уже на опытѣ изведана и учтена, и которые на иныхъ политическихъ поприщахъ обязаны оказывать намъ сочувствіе и поддержку.

Это послѣднее замѣчаніе приводитъ насъ къ еще одному и немаловажному вопросу, не затронутому Т.С. Чарыковымъ, а именно: какъ отзовется проникновеніе Американцевъ въ Малую Азію на нашихъ Дальне-Восточныхъ интересахъ? Отвѣтъ, по моему крайнему уразумѣнію, можетъ быть только одинъ: пока наше содѣйствіе Американскому предпріятію въ Малой Азіи драгоцѣнно и необходимо, мы можемъ выторговывать себѣ извѣстныя уступки съ Американской стороны на Дальнемъ Востокѣ. Но когда Американцы укрѣпятся въ Турціи настолько, что наша помощь не будетъ имъ болѣе нужна, а это несомнѣнно и скоро наступитъ, они, напротивъ того, будутъ оказывать на насъ всяческое давленіе и съ этой новопріобрѣтенной ими позиціи, лишь только дѣло коснется ихъ существенныхъ интересовъ въ Маньчжуріи, Китаѣ, а быть можетъ и въ Камчаткѣ и на Охотскомъ побережьи.

Въ заключеніе считаю не лишнимъ и интереснымъ отмѣтить, что г. Штраусъ, Сѣверо-Американскій Посолъ въ Константинополѣ, котораго я лично знавалъ там же въ восьмидесятыхъ годахъ, человѣкъ безспорно умный, живой, симпатичный по своей простотѣ и безъ притязательности; но не надо терять изъ виду, что по происхожденію онъ Нью-Іоркскій еврей, довольно богатый, но въ особенности вліятельный по принадлежности своей къ той могущественной еврейской кликѣ въ Нью-Іоркѣ, у которой такъ заискиваютъ при президентскихъ и мѣстныхъ выборахъ.

Въ этой средѣ богатыхъ евреевъ, которымъ принадлежитъ, между прочимъ, и пресловутый г. Шифъ, образовалось главнымъ образомъ новое теченіе изысканія для американской промышленности заграничныхъ предпріятій, завоеваніе заграничныхъ рынковъ. Такимъ образомъ г. Штраусъ является въ высшей степени убѣжденнымъ проводникомъ и покровителемъ предпріятій г. Честера.

Примите и проч. ...

<u>Довѣрительное</u> письмо Гофмейстера <u>Чарыкова</u>.

Буюкдере 7/20 Іюля 1910 года

Только что я отправилъ I сего Іюля Вашему Высокопревосходительству депешу за № 96 и получилъ телеграмму Вашу отъ 30 Іюня сего года за № 1000, какъ ко мнѣ пришелъ г. Честеръ, здѣшній представитель "Ottoman American Development Company".

До сихъ поръ названное лицо воздерживалось отъ разговора со мной по дѣлу объ испрашиваемой имъ желѣзнодорожной концессіи.

Теперь же г. Артуръ Честеръ сдѣлалъ мнѣ слѣдующее сообщеніе, краткое содержаніе коего я имѣлъ честь изложить въ секретной телеграммѣ моей отъ 2 сего Іюля за № 406.

Г. Честеръ былъ встревоженъ дошедшими до него извѣстіями, что Самсунъ Сивасская линія будетъ предоставлена французскому синдикату.

Объ участіи въ послѣднемъ русскихъ капиталистовъ онъ, повидимому, не зналъ, и потому сознался мнѣ откровенно, что судьба всего Американскаго предпріятія зависитъ отъ той или другой организаціи дѣла постройки и эксплоатаціи Самсунъ Сивасской желѣзной дороги.

Если бы дорога эта имѣла враждебный характеръ по отношенію къ Честеровской сѣти, то Американцы едва ли рѣшатся приступить къ своему предпріятію, которое можетъ быть убито Самсунъ Сивасской линіей.

Когда же я разсказалъ довѣрительно г-ну Честеру, что Самсунъ Сивасскій синдикатъ включаетъ въ себѣ и

солидный русскій банкъ, и что синдикатъ не только не расположенъ враждебно къ Честеровскому предпріятію, но можетъ, напротивъ, оказать ему существенныя облегченія, то мой собесѣдникъ изложилъ мнѣ цѣлый планъ взаимодѣйствія между синдикатомъ и американскимъ предпріятіемъ.

По мысли г-на Честера обоимъ надлежало бы слиться въ единую "комбинацію" /combination/ или, по нашему, составить синдикатъ подъ управленіемъ одного начальника благодаря чему уменьшились бы расходы каждаго предпріятія и былъ бы присвоенъ обоимъ американскій методъ организаціи и работы, болѣе производительный, чѣмъ тотъ, который обычно практикуется въ Европѣ. Какъ на образецъ совмѣстной дѣятельности Самсунъ-Сивасскаго и Честеровскаго обществъ г. Честеръ указалъ на примѣръ отношеній, установившихся между Германской компаніей Багдадской желѣзной дороги и Англійскимъ обществомъ желѣзной дороги Мерсина-Адана.

Такъ какъ мнѣ извѣстно, что по отношенію къ послѣднему обществу Багдадская компанія скупила 80 % его акцій и пріобрѣла этимъ путемъ полное надъ нимъ господство, то мысль г. Честера показалась мнѣ черезчуръ радикальной и я объяснилъ ему, что самое главное заключается въ обезпеченіи Американскаго предпріятія отъ враждебныхъ выступленій со стороны Самсунъ Сивасской компаніи, что, казалось бы вполнѣ осуществимымъ и безъ слiянія обоихъ предпріятій въ одинъ синдикатъ. Образованіе таковаго, впрочемъ, неизбѣжно напугало бы Турокъ призракомъ Русско-Французско-Американскаго захвата Малой Азіи. Впрочемъ, добавилъ я, вопросъ объ установленіи взаимныхъ отношеній Франко-Русскаго и Американскаго предпріятій можетъ быть лучше всего разсмотрѣнъ, въ свое время, ихъ обоюдными представителями.

Обнадеживъ такимъ образомъ г. Честера по предмету благожелательнаго отношенія нашего къ его предпріятію я получилъ отъ г. А. Честера нѣсколько довольно любопытныхъ новыхъ сообщеній.

Такъ онъ довѣрилъ мнѣ что бывшій Министръ Общественныхъ Работъ Габріэль Эффенди Норадунгіанъ былъ рѣшительнымъ противникомъ Американскаго проекта.

Поэтому турецкіе друзья Честера заставили Норадунгіана удалиться и побудили его преемника Халаджіана сдѣлаться ихъ сторонникомъ, хотя въ началѣ онъ тоже относился неодобрительно къ Честеровскому проекту.

Враждебность Великаго Везиря приписывается г. Честеромъ преданности Хакки Паши Германіи. Но сила, которою располагаютъ Американцы, на столько велика, что они расчитываютъ провести свой проектъ черезъ обѣ турецкія палаты предстоящей осенью, не смотря на противодѣйствіе Великаго Везиря.

Эту силу г. Честеръ готовъ поставить въ наше распоряженіе, для проведенія черезъ Парламентъ и Самсунъ-Сивасской концессіи.

Наконецъ, г. Честеръ сказалъ мнѣ, что его Американскіе довѣрители желаютъ соглашенія съ Германскимъ обществомъ Багдадской дороги, но хотѣли бы, чтобы общество это сдѣлало первый шагъ въ этомъ смыслѣ, и боятся что имъ будутъ предъявлены съ Германской стороны слишкомъ тяжелыя условія.

Въ виду такихъ извѣстій, г. Честеръ обратился къ Американскому Послу за совѣтомъ и получилъ отъ г. Штрауса указаніе не торопиться и разрѣшеніе обратиться предварительно ко мнѣ.

Смѣю думать, что заключеніе соглашенія между пред-

пріятіями Честера и Багдадской желѣзной дороги, крайне опасное для насъ, можетъ быть предотвращено доброжелательнымъ отношеніемъ нашимъ къ Американскому выступленію въ дѣлѣ Малоазіятскихъ дорогъ, при чемъ подобное отношеніе крайне облегчается тѣмъ обстоятельствомъ, что, по словамъ г-на Честера, для Американцевъ обязательна только постройка магистрали Суэдіэ[x] - Діарбекиръ-Сивасъ, при чемъ линіи направляющіяся къ Востоку отъ Діарбекира, то есть тѣ именно, которыя входили бы въ интересующую насъ зону, факультативны для компаніи Честера.

По мнѣнію послѣдняго, раздѣляемому Сѣверо-Американскимъ Посломъ, вполнѣ возможно подчинить вопросъ о постройкѣ и эксплоатаціи означенныхъ линій предварительному соглашенію съ нами.

Примите и проч.

---

[x] Суэдіэ, въ древности Селевкія, небольшая заброшенная въ настоящее время гавань, приблизительно въ сорока клм. къ сѣверу отъ Латакіи. Вблизи Суэдіэ имѣется горная рѣка, могущая служить обильнымъ источникомъ электрической энергіи. Изъ Суэдіэ Американская дорога имѣетъ направиться въ Діарбекиръ, черезъ Алеппо. Такимъ образомъ, она пересѣчетъ Багдадскую линію не около Залива Юмурталыкъ, а между Бирѣджикомъ и Урфою.-

ФОНД № 1276

ОПИСЬ № 5

ДЕЛО № 612

/См. продолжение/ 1

Оператор: Пахомова

ФОНД № 1276

ОПИСЬ № 5

ДЕЛО № 612

/ ПРОДОЛЖЕНИЕ / 1

Оператор: Пахомова

Копія <u>секретнаго</u> письма Министра Финансовъ Министру Иностранныхъ Дѣлъ отъ 10 Іюля 1910 года, № 554.

При письмѣ отъ 5 сего Іюля, за № 583, Ваше Превосходительство, ссылаясь на постановленіе Особаго Совѣщанія 2 Іюня сего года о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ, препроводили мнѣ копію телеграммы нашего Повѣреннаго въ Дѣлахъ въ Парижѣ отъ 17 минувшаго Іюня о бесѣдѣ его съ Французскимъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ Пишономъ относительно предположенія Турецкаго Правительства заключить заемъ во Франціи и вмѣстѣ съ тѣмъ просили моего заключенія по содержанію приложенной къ Вашему письму депеши нашего Посла въ Константинополѣ отъ 23 Іюня за № 95, въ коей Гофмейстеръ Чарыковъ высказываетъ свои соображенія по поводу желанія Правительства Соединенныхъ Штатовъ заручиться содѣйствіемъ Русскаго Правительства при переговорахъ съ Портою о предоставленіи американской компаніи Честера концессіи на сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ восточной части Малой Азіи. Затѣмъ, при запискѣ отъ 8 сего Іюля, за № 598, Вы препроводили мнѣ дополнительно копіи депеши Д.С.С.Неклюдова съ болѣе подробными свѣдѣніями о его бесѣдѣ съ г.Пишономъ, а равно трехъ телеграммъ по дѣлу концессіи Честера.

Обращаясь прежде всего къ сообщеніямъ Д.С.С.Неклюдова, считаю своимъ долгомъ остановить вниманіе Вашего Превосходительства на сдѣланномъ г.Пишономъ, въ отвѣтъ на переданныя ему г.Неклюдовымъ пожеланія Русскаго Правительства, заявленіи о невозможности для Французскаго Правительства потребовать отъ Турціи, при заключеніи ею во Франціи займа, ручательства,

что средства, добытыя займомъ, не будутъ вовсе употреблены на увеличеніе флота и улучшеніе военныхъ силъ. Затрудняясь опредѣленно высказаться, насколько основательно опасеніе г.Пишона, что подобное условіе можетъ побудить Турцію обратиться за содѣйствіемъ къ Германскому Правительству и искать заключенія займа въ другомъ мѣстѣ, притомъ преимущественно на военныя цѣли, я во всякомъ случаѣ нахожу нѣсколько страннымъ, что Французское Правительство даже не желаетъ сдѣлать попытку поставить Турціи указанное условіе. Французское Правительство, казалось бы, именно въ силу союзныхъ съ нами отношеній должно быть заинтересовано въ преобладаніи нашего стратегическаго положенія надъ Турціей, и отъ него мы вправѣ были бы ожидать болѣе предупредительнаго къ намъ отношенія въ данномъ дѣлѣ. Кромѣ того, нельзя не имѣть въ виду, что и для самой Франціи назначеніе предполагаемаго турецкаго займа не можетъ быть безразличнымъ, разъ этотъ заемъ можетъ повести къ нежелательному вообще, съ точки зрѣнія сохраненія мира на Ближнемъ Востокѣ, усиленію военнаго могущества Турціи

При всемъ томъ, однако, если бы по политическимъ соображеніямъ все же оказалось неизбѣжнымъ устроить для Турціи заемъ во Франціи, и Французскому Правительству удалось бы фактически добиться, согласно предположеніямъ г.Пишона, такихъ гарантій, которыя бы удовлетворяли и Францію, и Россію, и Англію, въ особенности же обязательства Турціи не строить новыхъ стратегическихъ желѣзнодорожныхъ линій, неудобныхъ для Россіи, то я, съ своей стороны, не встрѣтилъ бы препятствій къ тому, чтобы Портѣ въ случаѣ необходимости было подтверждено высказанное уже нами ранѣе принципіальное согласіе на увеличеніе таможенныхъ пошлинъ. При этомъ надлежало бы лишь, какъ мною указывалось уже въ письмѣ отъ 17 Сентября минувшаго года за № 489, потребовать отъ Турціи нѣкоторыхъ

уступокъ въ цѣляхъ огражденія нашихъ наиболѣе существенныхъ коммерческихъ интересовъ.

Что касается затѣмъ выраженной Американскимъ Правительствомъ надежды на сочувственное съ нашей стороны отношеніе къ переговорамъ его съ Портой о предоставленія компаніи Честера желѣзнодорожной концессіи, то я всецѣло присоединяюсь къ высказанному Вашимъ Превосходительствомъ и нашимъ Посломъ въ Константинополѣ мнѣнію, что въ принципѣ американское предложеніе не заключаетъ въ себѣ элементовъ, которые побуждали бы насъ отнестись къ нему отрицательно. Напротивъ того, какъ правильно указываетъ въ своей депешѣ Гофмейстеръ Чарыковъ, поддержка нами Правительства Соединенныхъ Штатовъ въ его первомъ выступленіи въ турецкихъ торгово-промышленныхъ дѣлахъ можетъ несомнѣнно принести пользу для русскихъ интересовъ на Ближнемъ Востокѣ, такъ какъ, съ одной стороны, взамѣнъ нашихъ услугъ американскому дѣлу, и мы можемъ расчитывать на сочувственное отношеніе Американскаго Правительства къ нашимъ выступленіямъ здѣсь, а, съ другой,- возникновеніе въ Азіатской Турціи американскихъ торговопромышленныхъ интересовъ создастъ противовѣсъ враждебному вліянію Германіи, добивающейся для себя монополіи въ этомъ краѣ, и тѣмъ приведетъ къ болѣе равномѣрному распредѣленію здѣсь вліянія заинтересованныхъ державъ

Обращаясь къ болѣе подробному разсмотрѣнію американскаго предложенія, я долженъ однако высказать слѣдующее сомнѣніе. Главною цѣлью американскаго предпріятія, по имѣющимся свѣдѣніямъ, является эксплоатація нефтеносныхъ земель въ районѣ проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ. Я не буду здѣсь касаться вопроса о допустимости этого предпріятія съ точки зрѣнія интересовъ нашей нефтяной промышленности, такъ какъ этотъ вопросъ ближе относится къ компетенціи Министерства Торговли и Промышленности. Но мнѣ представляется неяснымъ, какимъ способомъ

намъ удастся достигнуть такого соглашенія съ американцами, которое, какъ Вы намекаете на то въ Вашемъ письмѣ, обезпечивало бы американцамъ достиженіе указанной цѣли безъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ той именно части Малой Азіи, гдѣ постройка дорогъ на Совѣщаніи 2 Іюня была признана для насъ нежелательной.

Изъ всѣхъ линій, намѣченныхъ проектомъ концессіи Честера, намъ, конечно, не приходится возражать противъ линій къ Средиземному морю / Юмурталику или Суэдіе /, какъ лежащей внѣ сферы нашихъ интересовъ. Затѣмъ, хотя сооруженіе перваго участка дороги Сивасъ-Ванъ, до Діарбекира, и не можетъ считаться особенно желательнымъ для насъ въ виду того, что эта линія идетъ параллельно Черному морю и могла бы послужить для перевозки войскъ по направленію къ нашей границѣ, но, такъ какъ линія эта не переходитъ намѣченной Совѣщаніемъ 2 Іюня черты Самсунъ-Мосулъ-Ханекинъ, къ востоку отъ которой сооруженіе желѣзныхъ дорогъ представляется съ нашей точки зрѣнія недопустимымъ, то и постройки этой линіи можно бы не препятствовать. Но зато, по моему мнѣнію, намъ слѣдовало бы во всякомъ случаѣ потребовать отъ американцевъ, чтобы они отказались отъ постройки второго участка дороги Сивасъ-Ванъ, т.е. линіи Діарбекиръ-Битлисъ-Ванъ, которая подходитъ слишкомъ близко къ нашей границѣ и потому была бы особенно вредна для насъ въ стратегическомъ отношеніи.

Остается затѣмъ вопросъ о проектируемой американцами вѣтви отъ магистральной линіи Сивасъ-Ванъ на Сулейманіе черезъ Мосулъ и Керкукъ. Съ точки зрѣнія нашихъ интересовъ отдѣльныя части этой вѣтви имѣютъ также различное значеніе. Для возраженія противъ постройки ея до Мосула едва ли можно было бы найти достаточныя основанія. Во-первыхъ въ этихъ предѣлахъ она также не перешла бы указанной запретной черты, а, во-вторыхъ, къ Мосулу современемъ и безъ того пройдетъ параллельная Черному морю Багдадская желѣзная дорога. Наконецъ, въ раіонѣ Мосула находятся нефтяныя мѣсторожденія, которыя, какъ замѣчено выше, повидимому, и являются главнымъ предметомъ американскихъ домогательствъ, и потому намъ едва ли удалось бы добиться отказа американцевъ отъ проведенія дороги до этого пункта. Второй участокъ этой вѣтви отъ Мосула до Керкука представляется для насъ уже болѣе опаснымъ, направляясь на востокъ отъ намѣченной Совѣщаніемъ 2 Іюня черты. Но и по вопросу о постройкѣ этого участка намъ, вѣроятно, пришлось бы уступить американцамъ, такъ какъ и въ окрестностяхъ Керкука также находятся залежи нефти. Впрочемъ, если бы намъ и не удалось оказать противодѣйствія постройкѣ этого участка, мы едва ли этимъ сильно ухудшили бы свое стратегическое положеніе, такъ какъ конечный пунктъ его, Керкукъ, расположенъ все же достаточно далеко и отъ нашей границы и отъ границъ Персіи. Сдѣлавъ однако эту уступку, намъ слѣдовало бы рѣшительно высказаться противъ продолженія этой вѣтви до Сулейманіе, такъ какъ въ виду близости этого пункта къ Персидской границѣ, сооруженіе этой части проектируемой вѣтви было бы весьма вредно для насъ по стратегическимъ соображеніямъ и, кромѣ того, угрожало бы нашимъ торговымъ интересамъ въ Персіи.

Какъ можно впрочемъ заключить изъ телеграммы Гофмейстера Чарыкова отъ 2 сего Іюня за № 406, полученіе согласія американцевъ на указанныя требованія едва ли даже представитъ особыя затрудненія, разъ они признаютъ для себя важной на первое время лишь постройку линіи Сивасъ-Діарбекиръ-Суэдіе и сами выражаютъ готовность подчинить вопросъ о сооруженіи восточныхъ линій предварительному соглашенію съ нами. Наконецъ, успѣхъ нашихъ переговоровъ съ американцами во многомъ будетъ зависѣть и отъ того, удастся ли обезпечить за Россіей участіе въ дѣлахъ

Самсунъ-Сивасской дороги, такъ какъ въ установленіи согласованности дѣйствій синдиката этой дороги съ Честеровскимъ предпріятіемъ американцы, повидимому, очень заинтересованы.

Сообщая объ изложенномъ, считаю долгомъ добавить, что я съ своей стороны, не встрѣтилъ бы препятствій къ тому, чтобы согласно предположенію Гофмейстера Чарыкова, разработка окончательнаго соглашенія съ американцами по настоящему дѣлу была возложена на наше Посольство въ Константинополѣ.-

№3484.

23.VII.1910

261

Весьма секретно.

21/VII

Читал 24 июля

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить у сего въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ копіи съ секретныхъ писемъ Генерала-отъ-Кавалеріи Сухомлинова, отъ 14 сего Іюля № 4009, и Тайн.Сов.Тимашева, отъ 15 сего Іюля № 10354, по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Азіатской Турціи.-

С.Петербургъ,

19 Іюля 1910 года.

№ 537.

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.-

Копія <u>секретнаго</u> письма Военнаго Министра Министру Иностранныхъ Дѣлъ, отъ 14-го Іюля 1910 года № 4009.-

Въ письмѣ своемъ отъ 18-го Сентября прошлаго 1909 года за № 530/2607 вр. замѣститель мой Генералъ Лейтенантъ Поливановъ, сообщая свое заключеніе по вопросу о проектахъ желѣзнодорожныхъ линій въ Азіатской Турціи отъ Самсуна на Сивасъ и отъ Ангоры черезъ Сивасъ и Эрзерумъ къ русской границѣ, имѣлъ уже случай указать тѣ общіе принципы, которыхъ желательно придерживаться, съ точки зрѣнія нашихъ стратегическихъ интересовъ, въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Азіатской Турціи.

До настоящаго времени сѣть Малоазіатскихъ жел. дорогъ развита крайне слабо и сосредоточена лишь въ западной части Анатоліи, оставляя восточную ея часть и всю Арменію и Курдистанъ совершенно лишенными жел. дорогъ. Ближайшія къ нашей Закавказской границѣ ж. д. станціи Ангора и Конія отстоятъ отъ нея на 1000 верстъ, что является однимъ изъ самыхъ слабыхъ пунктовъ въ дѣлѣ боевой готовности Турціи къ войнѣ съ нами на Кавказскомъ фронтѣ. Всякое развитіе ж. д. сѣти въ Азіатской Турціи вообще и особенно въ районѣ пограничнаго съ Кавказомъ IV-го Турецкаго корпуснаго округа намъ нежелательно. Принимая однако во вниманіе, что потребность въ развитіи своей ж. д. сѣти въ Турціи настолько назрѣла, что намъ уже трудно помѣшать ея осуществленію

Съ военной точки зрѣнія желательно вообще, чтобы были приложены съ нашей стороны всѣ старанія, дабы вновь сооружаемыя въ Азіатской Турціи линіи отстояли возможно дальше отъ нашей границы.

Проектированная компаніей Честера линія Сивасъ - Аргана - Діарбекиръ - Битлисъ проходитъ на 250 - 150 верстъ ближе къ нашей границѣ, чѣмъ трасса проекта Багдадской ж.д. Современная сѣть Анатолійскихъ ж.д. и линія, проектированная Г. Честеромъ, едва ли останутся долго изолированными одна отъ другой: сама жизнь заставитъ соединить ихъ вѣтвью, а потому сооруженіе линіи Ангора - Сивасъ явится лишь вопросомъ времени. Съ постройкой же этой линіи въ полной мѣрѣ будетъ осуществлена та важная въ стратегическомъ отношеніи линія, проложеніе которой имѣлось въ виду Германской Компаніей Анатолійскихъ ж.д. по первоначальному проекту Багдадской ж.д. т.е. по такъ называемому сѣверному ея варіанту. Между тѣмъ именно этотъ сѣверный варіантъ, отвѣчавшій стремленію Турокъ поднять свою боевую готовность къ войнѣ на Закавказскомъ фронтѣ признанъ былъ еще 10 лѣтъ тому назадъ крайне нежелательнымъ для насъ, что и побудило насъ договоромъ 1900 года постараться отодвинуть магистраль Багдадской ж.д. отъ Закавказской границы на направленіе южнаго ея варіанта.

Осуществленіе современнаго проекта Багдадской ж.д. дастъ Турціи лишь частичную стратегическую выгоду - ускореніе сосредоточенія къ границамъ Кавказа войскъ двухъ южныхъ Корпусныхъ Округовъ / 5-го Сирійскаго и 6-го Багдадскаго /, тогда какъ линія Сивасъ - Харпутъ - Аргана - Діарбекиръ - Битлисъ, особенно при условіи соединенія ея съ Ангорой, имѣетъ важное общее стратегическое значеніе, а именно:

1/ она ускоритъ сосредоточеніе главныхъ массъ Турецкой арміи на Кавказско Турецкій театръ войны,

2/ она облегчитъ снабженіе арміи всѣмъ необходимымъ изъ Константинополя и изъ центра силъ и средствъ Оттоманской Имперіи - Анатоліи.

3/ наконецъ, она дастъ Туркамъ возможность быстро перебрасывать свои войска, въ зависимости отъ выяснившейся политической обстановки, изъ Европейской Турціи къ границамъ Кавказа и обратно отъ Закавказской границы къ Константинополю.

Отъ Діарбекира линія сѣвернаго варіанта Багдадской ж.д. должна была итти на югъ черезъ Мардинъ къ Мосулу, проектъ же компаніи г. Честера предполагаетъ продолженіе линіи отъ Діарбекира черезъ Битлисъ на Ванъ по южному или сѣверному берегу Ванскаго озера. Это обстоятельство въ весьма значительной мѣрѣ еще усиляетъ невыгодное для насъ значеніе проектированной американцами линіи, такъ какъ это дастъ возможность Туркамъ сосредоточить силы своей арміи въ Ванскомъ районѣ для наступленія по опасному для насъ направленію черезъ Агрыдагъ къ Александрополю въ обходъ крѣпости Карсъ и въ тылъ района сосредоточенія нашей арміи.

Дѣло сооруженія Багдадской ж.д. идетъ крайне медленно: въ теченіе 10 лѣтъ со времени полученія концессіи и до настоящаго момента, нѣмцамъ удалось соорудить только участокъ въ 200 верстъ отъ Коніи до Эрегли изъ всей линіи въ 2400 верстъ. Эта медленность развитія Малоазіатской сѣти ж.д. можетъ быть для насъ только выгодной, между тѣмъ юная энергія американцевъ, о которой упоминаетъ въ своей депешѣ за № 95 Гофмейстеръ Чармовъ, позволяетъ предполагать, что постройка ими проектированной линіи д-

леко превзойдетъ по своей быстротѣ работы нѣмецкой компанiи.

Не входя совершенно въ разсмотрѣнiе нашихъ коммерческихъ интересовъ въ Турцiи, затрагиваемыхъ проектомъ г. Честера, вслѣдствiе письма Вашего Высокопревосходительства отъ 5-го сего Iюля за № 583, долгомъ считаю довести до Вашего свѣдѣнiя вышеизложенныя соображенiя о невыгодности для насъ съ военной точки зрѣнiя осуществленiя проекта американской компанiи, которое рѣшительно измѣнитъ современныя общiя условiя возможной нашей борьбы съ Турцiей въ пользу этой послѣдней.

126

Копiя секретнаго письма Министра Торговли и Промышленности на имя Министра Иностранныхъ Дѣлъ отъ 15 Iюля 1910 года, № 10354.-

Вслѣдствiе препровожденной мнѣ Вашимъ Высокопревосходительствомъ, при письмахъ отъ 5 сего Iюля за № 583 и 8 Iюля за № 598, переписки по поводу предположенной концессiи американской компанiи, съ г. Честеромъ во главѣ, на постройку трехъ желѣзнодорожныхъ линiй въ Малой Азiи, имѣю честь передать нижеслѣдующiя мои соображенiя.

Какъ усматривается изъ доставленныхъ по этому дѣлу документовъ, упомянутая концессiя должна имѣть предметомъ постройку трехъ линiй, изъ коихъ для двухъ предположено направленiе отъ Сиваса до Вана /черезъ Харпутъ, Битлисъ/ и до Сулейманiэ /черезъ Моссулъ и Керкукъ/, т.е. съ запада на востокъ къ нашей Кавказской границѣ, и лишь третья линiя должна быть проведена отъ первой изъ этихъ двухъ линiй на юго-западъ къ Юмурталику или Суэдiэ. Изъ разсмотрѣнiя этого проекта нельзя, такимъ образомъ, не признать, что онъ находится по существу въ полномъ несоотвѣтствiи съ тѣмъ основнымъ взглядомъ, на коемъ остановилось бывшее подъ предсѣдательствомъ Гофм. П.А. Столыпина 2 Iюня с.г. Совѣщанiе по вопросу о Самсунъ-Сивасской ж.д., въ коемъ между прочимъ указывалось, что съ точки зрѣнiя политической не могутъ представлять для насъ опасности желѣзнодорожныя линiи въ Мал. Азiи лишь перпендикулярныя къ

Черному морю, въ то время какъ по линіямъ, параллельнымъ
къ этому морю могутъ легко подвозиться войска къ нашей
Кавказской границѣ. Соотвѣтственно этому,Совѣщаніе, со-
гласно удостоившемуся ВЫСОЧАЙШАГО одобренія Журналу, и
пришло къ заключенію о желательности добиваться отъ Турціи
заключенія , взамѣнъ Соглашенія 1900 года, новаго договора,
который гарантировалъ бы насъ отъ сооруженія желѣзныхъ до-
рогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбе-
киръ-Моссулъ-Ханекинъ.

Хотя Россійскій Посолъ въ Константинополѣ и указываетъ
что предполагаемую имъ поддержку концессіи американской
группы возможно было бы обусловить обязательствомъ ея не
строить безъ соглашенія съ нами желѣзнодорожнаго пути къ
востоку отъ Діарбекира или Битлиса и отъ Моссула, но нель-
зя, по моему, не признать, что подобное обязательство
едва ли могло бы представлять собою для насъ реальное зна-
ченіе, тѣмъ болѣе, что со временемъ, въ случаѣ вѣроятнаго
развитія жел.дорогъ въ сопредѣльной западной части Персіи,
для насъ оказалось бы крайне затруднительнымъ противодѣй-
ствовать соединенію послѣднихъ съ Турецкими дорогами. При
такихъ условіяхъ, проектъ Честера представляется мнѣ весьма
для насъ нежелательнымъ и поддержать его, согласно предпо-
ложенію Гофм.Чарыкова, намъ возможно было бы отнюдь не по
соображенію о нашихъ интересахъ въ М.Азіи, а лишь подъ
давленіемъ особо настоятельныхъ общеполитическихъ соображе-
ній.

Равнымъ образомъ, проектъ этотъ я нахожу не отвѣчаю-
щимъ и нашимъ экономическимъ интересамъ. Какъ указываетъ
намъ Посолъ въ Константинополѣ, компанія Честера имѣетъ
въ виду эксплоатировать нефтяные источники въ Месопотаміи,
съ тѣмъ, чтобы вывозить добываемую тамъ нефть по своей жел з-
нодорожной линіи на рынки Средиземнаго моря. Хотя Гофмей-
стеръ Чарыковъ и полагаетъ, что нефть эта не оказалась бы
опаснымъ конкуррентомъ для нашей кавказской нефти, но я съ
своей стороны не могу согласиться съ такимъ взглядомъ, по-
лагая наоборотъ, на основаніи имѣющагося уже опыта, что нашъ
керосинъ, при усиленіи его добычи и надлежащей организаціи
его экспорта, могъ бы имѣть вполнѣ успѣшный сбытъ именно на
рынкахъ восточной части Средиземнаго моря, - преимущественно
Мало-Азіатскихъ, при какихъ условіяхъ возможный экспортъ въ
тотъ же раіонъ однородныхъ продуктовъ изъ Моссульскихъ и
Керкукскихъ источниковъ оказался бы явленіемъ, совершенно
нежелательнымъ съ точки зрѣнія интересовъ нашей промышлен-
ности.

Обращаясь, въ заключеніе, къ указанію Вашего Высокопре-
восходительства на желательность ближайшаго выясненія значе-
нія предположенной американской группой эксплоатаціи озна-
ченныхъ нефтяныхъ источниковъ, я не усматривалъ бы къ сему
въ настоящее время возможности, такъ какъ, при отсутствіи
по этому предмету въ распоряженіи Министерства Торговли и
Промышленности какихъ либо данныхъ, послѣднія могли бы быть
получены лишь путемъ командированія на мѣсто спеціальной
экспедиціи, что представлялось бы, конечно, неосуществимымъ,
какъ по политическимъ, такъ и по финансовымъ соображеніямъ.
Что же касается высказываемаго Вами предположенія о томъ,
нельзя ли намѣтить способы осуществленія этого предпріятія,
преимущественно интересующаго американцевъ, безъ сооруженія
желѣзныхъ дорогъ, то расчитывать на возможность подобнаго
исхода въ настоящемъ дѣлѣ не представляется, по мнѣнію моему,
основаній, такъ какъ эксплоатація означенныхъ источниковъ

может, очевидно, представить выгоду предпринимателям лишь при условіи облегченной и удешевленной доставки добываемой нефти къ мѣстамъ сбыта, послѣднее же, безъ постройки желѣзнодорожнаго пути, не могло бы быть, конечно, достигнуто.

/Подп./ Тимашевъ.

8

Председатель
Совѣта Министровъ.
20 Іюля 1910
№ 3947.

Доверительно.

Милостивый Государь,

Александръ Петровичъ.

При письмѣ отъ 8 сего Іюля, за № [illegible], Ваше Превосходительство изволили препроводить мнѣ копію съ Вашего письма, отъ того же числа, Министрамъ Военному, Финансовъ и Торговли и Промышленности по вопросу о предложеніяхъ Правительства Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ относительно испрошенія у Оттоманскаго Правительства для американской компаніи съ г. Честеромъ во главѣ концессіи на сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ восточной части Малой Азіи. Какъ явствуетъ изъ означеннаго письма, Вы находите полезнымъ придти по настоящему вопросу къ соглашенію съ Правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ и, полагая, что главная цѣль вышеупомянутой компаніи заключается въ эксплоатаціи нефтеносныхъ земель, считаете необходимымъ выяснить значеніе этого предпріятія въ экономическомъ отношеніи, а засимъ, въ случаѣ признанія допустимости послѣдняго, съ точки зрѣнія интересовъ нашей нефтяной промышленности, намѣтить способы его осуществленія безъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, по-

Его Пре-ву А. П.
Извольскому.

стройка ихъ, согласно ВЫСОЧАЙШЕ одобренному, 26 Іюня сего года, журналу Особаго Совѣщанія о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ признана нежелательною.

Вслѣдствіе сего, имѣю честь увѣдомить, что я и съ своей стороны присоединяюсь къ высказанной Вашимъ Превосходительствомъ и раздѣляемой нашимъ Посломъ въ Константинополѣ мысли о желательности достигнуть соглашенія съ Правительствомъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ относительно намѣчаемыхъ имъ въ восточной части Малой Азіи торгово-промышленныхъ предпріятій, такъ какъ считаю невозможнымъ примѣнять къ послѣднимъ ту политику "абсолютнаго вето", которой мы болѣе или менѣе придерживаемся въ Сѣверной Манджуріи. По моему мнѣнію, подобная политика представлялась бы для насъ въ данной области неосуществимою, такъ какъ, не имѣя достаточныхъ средствъ для развитія въ Малой Азіи собственной экономической дѣятельности, мы все равно не могли бы помѣшать проявленію здѣсь накопившейся промышленной и финансовой силы Соединенныхъ Штатовъ, все болѣе и болѣе втягивающихся за послѣдніе годы въ міровой международный политическій оборотъ. Къ тому же, какъ правильно отмѣтилъ Гофмейстеръ Чарыковъ въ своей депешѣ отъ 26 Іюня 6 Іюля сего года, за № 95, на Ближнемъ Востокѣ американская предпріимчивость направляется, по крайней мѣрѣ до сихъ поръ, исключительно, въ сторону торгово-промышленныхъ интересовъ и, слѣдовательно, не затрагиваетъ непосредственно нашего политическаго положенія, а въ то же время создаетъ благопріятный для насъ противовѣсъ стремленію Германіи монополизировать въ своихъ рукахъ торгово-промышленную эксплоатацію Малой Азіи. При объясненныхъ обстоятельствахъ, я не встрѣчалъ бы препятствій одобрить предположеніе нашего Посла въ Константинополѣ о томъ, чтобы ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство высказалось принципіально въ пользу американскаго предпріятія Честера, если только исполненіе его возможно безъ ослабленія нашего стратегическаго положенія и безъ ущерба для интересовъ отечественной нефтяной промышленности. Въ противномъ случаѣ, при невозможности соблюсти эти два условія, намъ надлежало бы, разумѣется, всемѣрно воспротивиться американскимъ замысламъ. Что же касается, наконецъ, ближайшей оцѣнки настоящаго дѣла съ послѣдне-указанныхъ точекъ зрѣнія, то вопросъ о семъ подлежитъ, прежде всего, обсужденію заинтересованныхъ вѣдомствъ: военнаго и торговли и промышленности. Съ своей же стороны, могу лишь выразить сомнѣніе въ практической осуществимости предпріятія Честера безъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, о чемъ имѣет-

ся указаніе въ письмѣ Вашего Превосходительства, за № 5.., и полагаю, что при намѣченномъ Гофмейстеромъ Чарыковымъ /депеша, за № 95, резолют. часть, пунктъ 2/ условіи предварительнаго до постройки желѣзныхъ дорогъ соглашенія съ Русскимъ Правительствомъ возможно было бы даже не возражать принципіально противъ ихъ сооруженія, въ особенности къ западу отъ предусмотрѣнной въ ВЫСОЧАЙШЕ одобренномъ журналѣ Особаго Совѣщанія по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ линіи: Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ.

О дальнѣйшемъ движеніи этого дѣла покорнѣйше просилъ бы Ваше Превосходительство не оставлять меня своевременными сообщеніями.

Прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣренія въ глубокомъ моемъ уваженіи и искренней преданности

Подписалъ: Столыпинъ

Вѣрно: Экспедиторъ [illegible]

172

Записка для памяти

отъ

Председателя Совѣта Министровъ

21 [illegible] 1910 г.

IV отд.

[illegible]

24 июл. VII

[illegible]

26 ИЮЛ 1910

944

№3558

I Отд

Лод 29/VII

171

<u>Секретно.</u>

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить у сего въ дополненіе къ предшествующей переписке по вопросу о желѣзнодорожныхъ строительствахъ въ Малой Азіи копію секретнаго письма ИМПЕРАТОРСКАГО Посла въ Константинополѣ отъ 14 Іюля с.г., а равно и копіи секретныхъ телеграммъ Гофмейстера Чарыкова, №№ 470 и 472.-

С.Петербургъ,

27 Іюля 1910 года

№ 660.

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.-

Довѣрительно.

Письмо Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 14/27 Іюля 1910 г.

Г-нъ Честеръ принесъ мнѣ недавно подлинный текстъ проекта концессіи, подлежащій внесенію въ Турецкія законодательныя учрежденія.

Сравненіе этого текста съ тѣмъ, который былъ доставленъ мнѣ довѣрительнымъ путемъ и который приложенъ къ моей депешѣ отъ 23-го мин. Іюня за № 95, удостовѣряетъ тождество обоихъ.

Передавая мнѣ свой проектъ, Г-нъ Честеръ добавилъ къ своимъ предшествующимъ сообщеніямъ слѣдующія интересныя данныя:

I.- Замѣчаніе Г-на Честера о факультативности для него постройки линій въ предѣлахъ интересующей насъ зоны основано на офиціальномъ текстѣ ст. 36 его проекта.

Дѣйствительно, въ послѣдней части означенной статьи прямо постановлено, что если " остальныя части не были бы окончены въ установленные сроки, Общество утратитъ всѣ права на неоконченные участки, всѣ же работы произведенныя на этихъ участкахъ и равнымъ образомъ копи, относящіяся къ означеннымъ участкамъ, сдѣлаются безвозмездно собственностью казны."

А всѣ права, проистекающія изъ концессіи, сохраняются при этомъ по отношенію къ линіямъ Средиземное море-Діарбекиръ - Сивасъ, если таковыя будутъ построены въ установленные сроки и если сверхъ того концессіонеръ произведетъ "земляныя работы" / безъ укладки рельсъ и безъ мостовъ и станціонныхъ построекъ / на протяженіи 150 кило-

метровъ по направленію отъ Діарбекира къ Вану, т.е.приблизительно до Битлиса.

Такимъ образомъ, на основаніи точнаго смысла вышеприведенной статьи, компанія Честера обязана выстроить и эксплоатировать только магистраль отъ Средиземнаго моря до Сиваса. Если компанія не пожелаетъ по какимъ-бы то ни было соображеніямъ строить дороги до Вана и Сулейманіэ, то она остается полной хозяйкой на линіи Средиземное море - Сивасъ и лишается лишь правъ, связанныхъ съ нежелательными для нея линіями и на земляныя работы участка Діарбекиръ - Битлисъ. Г.Честеръ довѣрилъ мнѣ, что редакція этой статьи концессіи стоила ему большихъ усилій. Нельзя не признать, что болѣе выгодной для компаніи и для насъ комбинація едва-ли можно было-бы придумать.

2/ Затѣмъ, Г.Честеръ объяснилъ мнѣ сущность своего разсчета касательно доходности магистрали Средиземное море - Діарбекиръ - Сивасъ.

На пути отъ Діарбекира до Сиваса въ 50 километровъ отъ Діарбекира, находится знаменитый мѣдный рудникъ Аргана. Онъ принадлежитъ теперь Турецкой казнѣ, но съ постройкой дороги перейдетъ къ компаніи Г.Честера. Послѣдній довѣрилъ мнѣ, что Арганскій мѣдный рудникъ долженъ покрыть расходъ на % по облигаціонному капиталу предпріятія и по эксплуатаціи означенной магистрали. Доходъ-же отъ всѣхъ прочихъ рудниковъ, которые могутъ быть найдены и разрабатываемы вдоль магистрали или ея восточныхъ развѣтвленій, явятся чистой прибылью предпріятія, т.наз. " бархатомъ".

Когда для меня выяснилась эта подкладка Честеровскаго проекта и истинный смыслъ соотвѣтствующихъ статей его, я понялъ, что его составляли свѣдующія въ дѣлахъ люди и что рискуя по необходимости капиталомъ, они всетаки сумѣли свести рискъ до минимума. Между прочимъ, вмѣсто 2.000 приблизительно километровъ, которые какъ-бы обязательны къ постройкѣ и сопряжены съ большимъ рискомъ, компанія въ сущности имѣетъ построить только около 300 километровъ несомнѣнно производительной магистрали, обезпечивающей къ тому-же Американцамъ обладаніе богатѣйшимъ рудникомъ Аргана. Но при этихъ условіяхъ становятся вполнѣ понятнымъ первостепенное значеніе для магистрали Средиземное море - Сивасъ продолженіе ея: Сивасъ-Самсунъ.

3/ Въ заключеніе и въ измѣненіе своей первоначальной мысли о полномъ сліяніи Самсунъ - Сивасскаго синдиката съ Американскимъ предпріятіемъ, Г.Честеръ высказалъ мнѣ, что по смычкѣ обѣихъ дорогъ товарное движеніе къ сѣверу отъ параллели Харпута направится естественно не къ далекому Средиземному морю, а къ ближайшему Черному. Слѣдовательно грузы перевозимые въ этомъ направленіи будутъ вносить значительную часть провозной платы Самсунъ-Сивасскому синдикату. Съ другой стороны, черноморскіе грузы будутъ несомнѣнно, при соединеніи обѣихъ линій, проникать вглубь страны далѣе Сиваса, по Американской линіи и приносить ей соотвѣтственный доходъ.

Въ виду таковой общности коммерческихъ интересовъ, Г.Честеръ считаетъ желательнымъ, чтобы его компаніи было предоставлено право купить нѣкоторую меньшую часть акцій Самсунъ-Сивасскаго синдиката и чтобы послѣднему было предоставлено такое-же право по отношенію къ акціямъ честеровской компаніи. Таковому финансовому участію соотвѣтствовало-бы и участіе въ управленіи и прибыляхъ каждаго предпріятія.

Эта мысль понравилась мнѣ гораздо болѣе первоначальнаго приравненія взаимныхъ отношеній Американскаго и Франко-Русскаго предпріятій къ отношенію Багдадской дороги и линіи Мерсина -Адана. Тѣмъ не менѣе я сказалъ Г.Честеру, что необходимо относиться крайне осторожно ко всякому даже столь обоюдно выгодному комбинированію названныхъ предпріятій, дабы не испугать Турокъ призракомъ Русско-Французско-Американскаго захвата средней и восточной частей Малой Азіи.

4/ Относительно гавани Суэдіэ Г.Честеръ разсказалъ мнѣ, что по мѣстнымъ техническимъ условіямъ, допускающимъ устройство обширной и недорогой внутренней гавани, названная мѣстность является болѣе благопріятной для судоходства чѣмъ Александретта, Пиурталикъ и Мерсина. Къ тому-же съ этой гавани начинается здоровая климатическая полоса Сирійскаго побережья,

тогда какъ [illegible] части отличаются маларіей и для европейцевъ почти необитаемы. Плодородная долина, примыкающая къ древней Селевкіи, оживетъ съ помощью Американской линіи и дастъ порядочное количество мѣстныхъ грузовъ. Сверхъ того Суэдіэ станетъ портомъ Алеппо благодаря тому, что Американцамъ [illegible] заставить Турецкое Правительство отказать Германіи въ проведеніи Багдадской дороги къ Алеппо черезъ Александретту.

По словамъ Г.Честера, закулисная борьба между Американскимъ и Германскимъ вліяніями въ этомъ вопросѣ въ Портѣ была продолжительная и жестокая, но побѣда осталась какъ извѣстно за Американцами. Новая борьба возникнетъ по поводу [illegible] Юмурталыка гаванью Суэдіэ въ качествѣ головного пункта Американской линіи. Это произойдетъ потому, что въ силу географической необходимости Суэдіэ сдѣлается портомъ не только Алеппо, но и Багдада и отвлечетъ къ себѣ грузы Мессопотаміи, которые должны были-бы направляться для пользы Багдадской линіи [illegible] на станцію Хайдаръ-паша.

Хотя Г.Честеръ предполагаетъ пересѣчь Багдадскую линію между Бередтиканъ и Урфой, не касаясь вовсе ея, или віадукомъ надъ Багдадской линіей, или туннелемъ подъ ней. Т.к. одна дорога, не касающаяся другой, не является вѣтвью послѣдней, то такое пересѣченіе юридически допустимо, безъ всякаго сношенія или соглашенія съ Багдадской компаніей. Однако, рано или поздно линія Багдадъ - Урфа и Урфа - Суэдіэ непремѣнно сомкнутся и тогда Багдадскіе грузы направятся неизбѣжно на Суэдіэ, съ пользой для Американцевъ, и эта гавань пріобрѣтетъ вмѣстѣ съ тѣмъ первостепенное стратегическое значеніе.

Въ надеждѣ на Русское содѣйствіе Г.Честеръ пропагандируетъ здѣсь за послѣднее время ученіе о желательности для Турціи дружескихъ добрососѣдскихъ отношеній съ Россіей.

Мнѣ думается, что это полезное для насъ Американское воздѣйствіе [illegible] однимъ изъ элементовъ, способствующихъ болѣе удовлетворительному отношенію здѣшняго Министерства Общественныхъ Работъ къ официальному ходатайству Г.Ламарре о Самсунъ-Сивасской концессіи, о чемъ я имѣлъ долгомъ телеграфировать В.В. Пре-ству [illegible] за 11432.

Убѣдившись въ томъ, что Русско-Турецкое соглашеніе 1900 года извѣстно въ точности здѣшнему Французскому Посольству, а равно и теперешнему Самсунъ-Сивасскому синдикату и усматривая изъ словъ Американскаго Посла нѣкоторое сомнѣніе съ его стороны относительно объема и обязательной силы означеннаго соглашенія для Турецкаго Правительства, я счелъ очень полезнымъ познакомить Г.Штрауса съ истиннымъ текстомъ ноты Турецкаго Министра Иностранныхъ Дѣлъ отъ 31 Марта 1900 года, за № 36802/23. Посолъ былъ крайне признателенъ мнѣ за это сообщеніе и ясныя выраженія упомянутой ноты поставили въ его глазахъ внѣ сомнѣнія желѣзнодорожныя права Россіи въ интересующей насъ части Малой Азіи.

Благодаря совокупности изложенныхъ выше обстоятельствъ почва для установленія нашего воздѣйствія на Американскія дороги въ Малой Азіи постепенно подготовляется, въ ожиданіи дальнѣйшихъ указаній В.В.Пре-ства, упомянутыхъ въ телеграммѣ Вашей отъ 30 Іюня сего года, за № 1006.-

Примите и проч.-

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.

Буюкдере, 24 Iюля/ 6 Августа 1910 г. № 470.

Ссылаюсь на мое письмо отъ 14-го Iюля.

Американскій Посолъ прочелъ мнѣ сегодня телеграмму своего Правительства, сообщающую, что оно желаетъ при осуществленіи проекта Честера, сообразоваться съ Русскими и Французскими интересами. Въ этихъ видахъ оно предлагаетъ, чтобы представители означенныхъ интересовъ собрались на частное совѣщаніе въ Константинополѣ около 1-го Октября новаго стиля. Въ виду всесторонняго разъясненія вопроса о нашемъ отношеніи къ проекту Честера въ приложеніяхъ къ Вашимъ письмамъ №№ 623 и 637, это заявленіе вполнѣ соотвѣтствуетъ Русскимъ интересамъ. - Означенному совѣщанію, которое могло бы составиться изъ Ламорнэ, Честера и Остроградскаго надлежало бы подготовить то окончательное соглашеніе съ Американцами, о которомъ упоминаетъ Министръ Финансовъ въ письмѣ № 554. Представляя первою почтою подробныя соображенія по содержанію Вашихъ писемъ, прошу разрѣшенія отвѣтить Штраусу принципіальнымъ согласіемъ на предлагаемое совѣщаніе.-

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Букждере, 25 Iюля/ 7 Августа 1910 г. № 472.

Продолженіе моей вчерашней телеграммы № 470.

Секретно. Американскій Посолъ добавилъ, что съ Германской стороны дѣлаются попытки завязать переговоры съ Честеровской компаніей, но что онъ по его совѣту воздержится отъ всякихъ сношеній съ Германцами. Очевидно, первое Октября предложено дабы выяснить дѣло до возобновленія здѣсь парламентской сессіи I-го Ноября. Посолъ повторилъ увѣренность, что проведетъ тогда Честерскій законопроектъ, даже если Великій Везирь сохранитъ къ оному враждебность. Послѣднюю Посолъ склоненъ приписать участію Хакки-Паши, какъ юрисконсульта, въ проведеніи Багдадской концессіи, стоившей Нѣмцамъ два милліона франковъ. Политическихъ же основаній для враждебности Великаго Везиря Посолъ не усматриваетъ. О желаніи Американцевъ вступить въ частное соглашеніе съ французско-русскимъ Самсунъ-Сивасскимъ синдикатомъ Французамъ не извѣстно. Ознакомить ихъ съ этой мыслью, впрочемъ очень естественной и дѣловитой, надо крайне осторожно, дабы ихъ болтливостью и возможнымъ превратнымъ освѣщеніемъ дѣла не испугать Турокъ. Если испрашиваемый отпускъ будетъ мнѣ разрѣшенъ, расчитываю вернуться къ сроку совѣщанія. Штраусъ, какъ я уже сообщалъ, очень желаетъ проѣхать осенью чрезъ С.Петербургъ, но опасается затрудненій, будучи іудейской вѣры. Думаю, что полезно сдѣлать для него, какъ Посла, исключеніе. Представляю объ этомъ почтой.-

Копія секретнаго письма Военнаго Министра Министру Иностранныхъ Дѣлъ

С.Петербургъ, 3 Августа 1910 года. **№ 4067.**

Письмомъ отъ 28 Іюля с.г. за № 661 Ваше Высокопревосходительство сообщаете о проектируемомъ частномъ совѣщаніи въ Константинополѣ представителя американской компаніи г.Честера съ представителями нашихъ и французскихъ интересовъ.

Соглашаясь съ мнѣніемъ, что такое частное, предварительное совѣщаніе въ Константинополѣ, содѣйствуя разъясненію вопроса о предпріятіи г.Честера на мѣстѣ, пополнило бы матеріалъ, необходимый для Особаго Совѣщанія въ С.Петербургѣ, я не встрѣчаю возраженій противъ его созыва, съ тѣмъ, чтобы согласіемъ на это совѣщаніе не былъ даже принципіально предрѣшенъ вопросъ о будущемъ отношеніи ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Правительства къ американскому проекту желѣзнодорожнаго строительства въ Азіатской Турціи, каковое отношеніе полагалъ бы установить на проектированномъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ Особомъ Совѣщаніи.-

К свѣд. [illegible]

Имѣю честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства письмо Министра Иностранныхъ Дѣлъ отъ 28 сего Іюля по вопросу о проектируемомъ Американскимъ Правительствомъ частномъ совѣщаніи относительно проекта Честера.

I Отд

Дод 11/VIII

При этомъ обязываюсь доложить, что Статсъ-Секретарь Коковцовъ, получившій отъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ подобное же письмо въ качествѣ Министра Финансовъ, полагалъ бы полезнымъ устроить, въ засѣданіи Совѣта 3 предстоящаго Августа, частный обмѣнъ мнѣній по содержанію упомянутаго письма.

И. Лодыженскій

31 Іюля 1910 г.

№ 3548.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ

Іюля 23 дня 1910

№ 661

I Отд
29/VII

Секретно.
Срочно.

Милостивый Государь

Петръ Аркадіевичъ,

ИМПЕРАТОРСКІЙ Посолъ въ Константинополѣ увѣдомилъ меня по телеграфу, что Правительство С.-А. Соединенныхъ Штатовъ, согласно заявленію Американскаго Представителя въ Турціи, г. Страуса, желаетъ при осуществленіи проекта Честера сообразоваться съ нашими и Французскими интересами. Въ этихъ видахъ оно предлагаетъ, чтобы представители означенныхъ интересовъ собрались на частное совѣщаніе въ Константинополѣ около 1-го Октября новаго стиля. Означенному совѣщанію, которое могло бы, по мнѣнію Гофмейстера Чарыкова, быть составлено изъ г.г. Остроградскаго, Честера и Ламоуша, надлежало бы подготовить то соглашеніе съ Американцами, о которомъ упоминаетъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ въ письмѣ отъ 10 Іюля с.г. № 554.

Съ своей стороны полагаю, что вопросъ сей со-

Его Высокопр-ву П.А. Столыпину.-

шенія России въ предпріятіи Честера надлежало бы обсудить въ Особомъ Совѣщаніи, которое могло бы окончательно установить точку зрѣнія ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства на означенное дѣло, принявъ въ соображеніе какъ мнѣніе Вашего Высокопревосходительства, такъ и взгляды, изложенные въ письмахъ Министровъ Финансовъ, Военнаго и Торговли и Промышленности.

Что же касается частнаго совѣщанія, проектируемаго въ Константинополѣ, то я полагалъ бы, что таковое, содѣйствуя всестороннему разъясненію вопроса о предпріятіи Честера на мѣстѣ, значительно облегчило бы обсужденіе этого вопроса въ С.Петербургѣ и потому признаю его вполнѣ желательнымъ.

Въ виду ходатайства Посла нашего о разрѣшеніи дать отвѣтъ Американскому Представителю въ формѣ принципіальнаго согласія на его предложеніе, обращаюсь къ Вашему Высокопревосходительству съ покорнѣйшей просьбою не отказать почтить меня письменнымъ увѣдомленіемъ о взглядѣ Вашемъ на затронутый Гофмейстеромъ Чарыковымъ вопросъ.-

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ уваженіи и совершенной преданности.-

Извольскій

№ 3152. 294

1 АВГ 1910

Секретно.

142

I Отд
Лод 13/VIII

УПРАВЛЯЮЩІЙ
МИНИСТЕРСТВОМЪ
ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ

Августа 12 дня 1910

№ 713

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Въ дополненіе къ предыдущей перепискѣ имѣю честь препроводить у сего къ Вашему Высокопревосходительству копію довѣрительной депеши Посла нашего въ Константинополѣ отъ 28 Іюля сего года за № 109 касательно сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Турціи въ связи съ проектомъ концессіи Американской компаніи Честера.

Вмѣстѣ съ тѣмъ въ виду просьбы Гофмейстера Чарыкова о снабженіи его телеграфными инструкціями имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство не отказать ускорить отзывомъ по содержанію письма моего отъ 28 Іюля сего года за № 661.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.

Сазоновъ

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.-

Довѣрительная депеша Гофмейстера **Чарыкова**
Буюкдере, 28 Іюля/10 Августа 1910 г. № 109.

При весьма секретныхъ письмахъ отъ 15 и 19 сего Іюля за № 623 и № 637, Ваше Высокопрев-ство изволили сообщить мнѣ копіи съ писемъ Министра Финансовъ отъ 10 с. Іюля № 554, Военнаго Министра отъ 14 с. Іюля № 4009, Министра Торговли и Промышленности отъ 15 с. Іюля за № 10354 и Д.С.С. Неклюдова изъ Парижа отъ 8 с. Іюля, каковыя письма освѣщаютъ со всѣхъ сторонъ и, смѣю думать, въ полной мѣрѣ вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи въ связи съ Русско-Турецкимъ соглашеніемъ 1900 года и извѣстнымъ проектомъ концессіи американской компаніи Честера.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ соображеній, содержащихся въ вышеупомянутыхъ сообщеніяхъ, представляется возможнымъ высказать слѣдующее общее заключеніе. Болѣе полное и подробное ознакомленіе съ предпріятіемъ Г. Честера, вслѣдствіе бесѣды моей съ послѣднимъ, изложенной въ моемъ довѣрительномъ письмѣ отъ 14 с. Іюля, подтверждаетъ отмѣченныя въ означенныхъ сообщеніяхъ благопріятныя для Русскихъ интересовъ стороны американскаго предпріятія и устраняетъ, по существу, главнѣйшія возраженія и опасенія, высказанныя заинтересованными Вѣдомствами на основаніи имѣвшихся до того свѣдѣній.

1/. Д.Т.С. Коковцевъ всецѣло присоединяется къ мнѣнію, что, въ принципѣ, американское предложеніе не заклю-

чаетъ въ себѣ элементовъ, которые побуждали бы насъ отнестись къ нему отрицательно. Напротивъ того, Министръ Финансовъ считаетъ правильнымъ указаніе, что поддержка нами Правительства Соединенныхъ Штатовъ въ его первомъ выступленіи въ турецкихъ торгово-промышленныхъ дѣлахъ можетъ несомнѣнно принести пользу для Русскихъ интересовъ на Ближнемъ Востокѣ, такъ какъ съ одной стороны, взамѣнъ нашихъ услугъ американскому дѣлу, и мы можемъ расчитывать на сочувственное отношеніе Американскаго Правительства къ нашимъ выступленіямъ здѣсь, а съ другой - возникновеніе въ Азіятской Турціи американскихъ торгово-промышленныхъ интересовъ создастъ противовѣсъ враждебному вліянію Германіи, добивающейся для себя монополіи въ этомъ краѣ и тѣмъ приведетъ къ болѣе равномѣрному распредѣленію здѣсь вліянія заинтересованныхъ Державъ.

Министръ Финансовъ однако высказываетъ затѣмъ слѣдующія 3 сомнѣнія.

Первое касается вопроса объ эксплоатаціи нефтеносныхъ земель въ районѣ проектируемыхъ Честеромъ желѣзныхъ дорогъ, каковая, по имѣвшимся свѣдѣніямъ, составляла главную цѣль американскаго предпріятія.

Между тѣмъ изъ довѣрительнаго письма моего отъ 14/27 с. Іюля явствуетъ, что ближайшей цѣлью компаніи Честера является захватъ знаменитаго мѣднаго рудника Аргана, расположеннаго между Діарбекиромъ и Сивасомъ.

Я подозрѣвалъ, что первоначально Рокфеллеръ и Общество *Standard Oil* имѣло-таки нѣкоторое отношеніе къ Честеровской компаніи. По этому предмету Американскому Послу пришлось даже запросить свое Правительство.

Отвѣтъ послѣдняго, полученный тому мѣсяца 4, оказался однако категорически отрицательнымъ: американскіе

нефтепромышленники тутъ не при чемъ.

Благодаря этому нынѣ выяснилось, что нефть не является главною цѣлью предпріятія Честера и что въ вопросахъ, касающихся постройки линіи къ нефтянымъ источникамъ, а равно и эксплоатаціи послѣднихъ, можно ожидать со стороны названной компаніи надлежащей уступчивости нашимъ требованіямъ.

Во вторыхъ, по мнѣнію Министра Финансовъ, намъ слѣдовало бы во всякомъ случаѣ потребовать отъ американцевъ, чтобы они отказались отъ постройки линіи Діарбекиръ-Битлисъ-Ванъ и въ особенности отъ продолженія линіи Діарбекиръ-Моссулъ до Сулеймаріе.

Изъ письма Д.Т.С. Коковцева явствуетъ впрочемъ, что полученіе согласія американцевъ на указанныя требованія кажется ему едва-ли представляющимъ особыя затрудненія въ виду высказанной Честеромъ готовности подчинить вопросъ о сооруженіи восточныхъ линій предварительному соглашенію съ нами.

Готовность-же эта получила съ тѣхъ поръ юридическое обоснованіе авторитетнымъ истолкованіемъ статьи 36 проекта Честеровской концессіи /см. мое письмо отъ 14/27 с. Іюля/ и, наконецъ, практическую форму въ заявленіи Вашингтонскаго Кабинета, что онъ желаетъ при осуществленіи проекта Честера сообразоваться съ Русскими и Французскими интересами и предлагаетъ, чтобы представители означенныхъ интересовъ собрались на частное совѣщаніе въ Константинополѣ около 1-го будущаго Октября новаго стиля. /См. мои секр. телеграммы отъ 24 и 25 Іюля с. г. за № 470 и № 472/.

Такъ какъ Министръ Финансовъ не встрѣчаетъ препятствій къ тому, чтобы разработка окончательнаго соглашенія съ Американцами по настоящему дѣлу была возложена на

наше Посольство въ Константинополѣ,то со стороны Д.Т.С Коковцева,вѣроятно,не встрѣтится возраженій и противъ предлагаемаго Вашингтонскимъ Кабинетомъ совѣщанія въ коемъ Русскіе интересы могли бы быть представлены Агентомъ Министерства Финансовъ,состоящимъ при ИМПЕРАТОРСКОМЪ Посольствѣ въ Константинополѣ Остроградскимъ

Въ третьихъ,по глубоко вѣрному замѣчанію Д.Т.С Коковцева,успѣхъ нашихъ переговоровъ съ Американцами во многомъ будетъ зависѣть и отъ того,удастся ли обезпечить за Россіею участіе въ дѣлахъ Самсунъ Сивасской дороги

Эта сторона дѣла остается,къ сожалѣнію,до сихъ поръ подъ сильнымъ сомнѣніемъ,какъ Ваше Высокопревосходительство изволили усмотрѣть изъ моей секретной телеграммы отъ 24 с. Іюня за № 471

Позволяю себѣ,тѣмъ не менѣе,надѣяться,что положительнаго предупрежденія со стороны ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства Турхана Паши о крайне вредныхъ послѣдствіяхъ которыя имѣла бы для Турціи попытка приступить замаскированнымъ способомъ къ постройкѣ даже перваго участка Самсунъ Сивасской дороги,безъ участія синдиката,представляемаго Г.Ламорнэ,-будетъ достаточно,дабы предотвратить фактическое осуществленіе постройки Самсунъ Сивасской желѣзной дороги самимъ Турецкимъ Правительствомъ

Вмѣстѣ съ тѣмъ было бы весьма желательно,чтобы Французское Правительство отказалось отъ того отрицательнаго отношенія къ нашимъ интересамъ по поводу переговоровъ о Турецкомъ займѣ,которое Д.Т.С Коковцевъ находитъ нѣсколько страннымъ

Если даже нельзя было бы настаивать съ Французской стороны на обязательствѣ общаго характера для Турціи не строить новыхъ стратегическихъ желѣзнодорожныхъ линій

неудобныхъ для Россіи,то,во всякомъ случаѣ,казалось-бы и необходимымъ и возможнымъ побудить Парижскій Кабинетъ обусловить заключеніе займа установленіемъ соглашенія между Портою и нашимъ Синдикатомъ Самсунъ-Сивасской желѣзной дороги относительно постройки и эксплоатаціи названной линіи

Мнѣ извѣстно изъ частныхъ но достовѣрныхъ источниковъ,что Оттоманскому Министру Финансовъ удалось въ послѣднее время занять въ разныхъ учрежденіяхъ на короткіе сроки по полъ-милліона лиръ на сумму 2 съ половиной милліоновъ турецкихъ фунтовъ. Съ помощью этихъ средствъ Турецкое Казначейство можетъ продержаться до I-го Января,но,тѣмъ временемъ,необходимость крупнаго займа станетъ все острѣе,и Французское Правительство получитъ все большую возможность настаивать на осуществленіи Самсунъ Сивасскаго предпріятія въ теперешней его,безусловно выгодной для Турціи формѣ

И съ нашей стороны казалось бы возможнымъ,при переговорахъ о замѣнѣ Соглашенія 1900 года новымъ договоромъ обусловить заключеніе послѣдняго установленіемъ между Портою и названнымъ Синдикатомъ упомянутаго соглашенія.

Въ этихъ видахъ я былъ бы весьма благодаренъ Вашему Высокопрев-ству,если-бы Вы признали возможнымъ снабдить меня инструкціей по содержанію моей депеши отъ 30 Іюня с.г за № 98

2/ Переходя къ письму Военнаго Министра,считаю долгомъ отмѣтить указаніе Генерала отъ Кавалеріи Сухомлинова,что съ военной точки зрѣнія желательно вообще,чтобы были приложены съ нашей стороны всѣ старанія,дабы вновь сооружаемыя въ Азіатской Турціи линіи отстояли возможно дальше отъ нашей границы и что въ частности,продолженіе

линія Сивасъ Харпутъ Аргана Діарбекиръ черезъ Битлисъ на Ванъ въ весьма значительной мѣрѣ еще усиливаетъ невыгодное для насъ значеніе проектированной Американцами линіи.

Не подлежитъ сомнѣнію что для Русскихъ стратегическихъ интересовъ было бы предпочтительно чтобы не была построена даже магистраль Сивасъ Харпутъ Діарбекиръ-Средиземное Море, хотя магистраль эта лежитъ внѣ предѣловъ запретной зоны Особаго Совѣщанія 2-го Іюня 1910 г. Харпутъ Діарбекиръ Моссулъ Ханекинъ.

Такъ какъ, при этомъ, Военный Министръ принимаетъ во вниманіе, что потребность въ развитіи своей желѣзнодорожной сѣти въ Турціи настолько назрѣла что намъ уже трудно помѣшать ея осуществленію то казалось бы необходимымъ въ данномъ случаѣ ограничиться обезпеченіемъ себя отъ упомянутаго выше продолженія названной магистрали Американцами внутрь запретной зоны отъ Діарбекира черезъ Битлисъ на Ванъ.

Это оказывается вполнѣ достижимымъ въ силу ст. 36 проекта концессіи Честера.

Именно, какъ упомянуто въ моемъ письмѣ отъ 14/27 с. Іюня компанія Честера, дабы сохранить всѣ свои права по магистрали Сивасъ Средиземное Море, обязана произвести лишь земляныя работы, безъ рельсъ, мостовъ или иныхъ сооруженій, на 150 километровъ отъ Діарбекира въ сторону Битлиса и Вана и можетъ затѣмъ, не строить никакихъ дорогъ восточнѣе Діарбекира.

Смѣю думать, что намъ можно будетъ сговориться съ Американцами на проектированномъ Вашингтонскимъ Кабинетомъ совѣщаніи въ томъ смыслѣ, что компанія Честера использует всѣ весьма широкіе способы и сроки, обезпеченные ей проектомъ концессіи, дабы оттягивать, до крайнихъ предѣловъ послѣдней приступъ къ постройкѣ всякихъ линій восточнѣе Діарбекира, дабы и самой ихъ не строить вовсе и не давать никому иному, какъ можно дольше, юридическаго права взяться за ихъ постройку.

Повидимому, можно будетъ обезпечить себя этимъ путемъ лѣтъ на 18 отъ появленія какихъ либо дорогъ со стороны Діарбекира къ нашей и Персидской границамъ, а, тѣмъ временемъ, согласно заключенію Особаго Совѣщанія 2-го Іюня, будетъ, безъ сомнѣнія, осуществляться сооруженіе соотвѣтствующихъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, являющееся единственно надежнымъ средствомъ борьбы съ усиленіемъ Турціи. Такъ какъ Представитель Русскихъ интересовъ на предположенномъ Русско-Французско Американскомъ совѣщаніи могъ бы быть вновь назначенный въ Константинополь Агентъ Министерства Финансовъ, входящій оффиціально въ составъ здѣшняго Посольства, то послѣднее, руководя дѣятельностью нашего Представителя, могло въ точности сообразоваться съ указаніями нашего Военнаго Вѣдомства, высказанными на Особомъ Совѣщаніи по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ 2 Іюня 1910 года, а равно и письмѣ Военнаго Министра 14 сего Іюня за № 400. Въ виду сего со стороны нашего Военнаго Вѣдомства может быть не будетъ высказано возраженій противъ проектированнаго Американцами совѣщанія. Во избѣжаніе же недоразумѣній въ будущемъ, представлялось бы желательнымъ облечь результаты Совѣщанія этого въ письменную форму.-

3/ Секретное письмо Министра Торговли и Промышленности отъ 15 сего Іюня за № 10854 указываетъ, прежде всего, на полное несоотвѣтствіе постройки двухъ американскихъ линій отъ Сиваса до Вана / черезъ Харпутъ Битлисъ/

и до Сулейманіэ / черезъ Моссулъ и Керкукъ/ съ тѣмъ основнымъ взглядомъ, на коемъ остановилось Особое Совѣщаніе 2 Іюня с.г. и въ силу коего признаются не выгодными для Россіи линіи параллельныя Черному морю. Выше были уже отмѣчены новѣйшія данныя, выясняющія, что истинной магистралью Честеровской дороги является линія Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Средиземное море, которая слѣдуетъ въ общемъ направленіи скорѣй перпендикулярномъ къ Черному морю и что постройка линій Битлисъ Ванъ и Моссулъ Сулейманіэ можетъ быть устранена путемъ соглашенія между нами и Американцами. Мнѣ не вполнѣ ясно, почему Т.С. Тимашевъ полагаетъ что обязательство Американской группы не строить безъ соглашенія съ нами желѣзнодорожнаго пути къ Востоку отъ Діарбекира, едва ли могло бы представлять собою для насъ реальное значеніе. Конечно, такое обязательство должно бы вылиться въ опредѣленную и ясную письменную форму, какъ это предположено выше, и санкціей онаго должна бы явиться возможность съ нашей стороны вліять на ходъ дѣлъ Честеровской магистрали со стороны Франко-Русской Самсунъ-Сивасской дороги. Вполнѣ соглашаясь въ такомъ случаѣ съ мнѣніемъ Министра, что безъ подобнаго рода санкціи Американское обязательство имѣло бы для насъ лишь относительное значеніе. Важность такой санкціи для Честеровскаго предпріятія сознается самими Американцами, которые, какъ видно, очень заинтересованы въ установленіи согласованности дѣйствій Самсунъ-Сивасскаго синдиката и Американской компаніи. Отъ насъ слѣдовательно будетъ зависѣть извлечь изъ этого обстоятельства для нашихъ интересовъ надлежащую пользу на предложенномъ Американцами Совѣщаніи, причемъ Русскій участникъ Колл.Сов. Остроградскій будучи подвѣдомственъ Министерству Торговли и Промышленности, могъ бы получить отъ онаго надлежащія указанія. Далѣе Министръ Торговли и Промышленности указываетъ подробно на несоотвѣтствіе

съ нашими экономическими интересами намѣренія компаніи Честера эксплоатировать нефтяные источники въ Месопотаміи. Такъ какъ выяснилось нынѣ, что нефть не является главною цѣлью Честеровскаго предпріятія и что оно не связано съ Рокфеллеромъ и обществомъ Standard Oil, то казалось бы возможнымъ оградить Русскіе интересы въ данномъ дѣлѣ во время переговоровъ между членами проектированнаго совѣщанія, изъ коихъ Колл.Сов. Остроградскій могъ бы быть снабженъ, со стороны Министерства Торговли и Промышленности, специальною инструкціей касающейся нефти. Со своей стороны я уже обратился къ нашимъ Консульскимъ Представителямъ въ Багдадѣ, Битлисѣ и Ванѣ съ порученіемъ доставить сюда образчики мѣстной нефти, физико-химическій анализъ коей могъ бы облегчить выясненіе значенія малоазіятской нефт[illegible] нашей нефтяной промышленности.

4/ Д.С.С. Неклюдовъ высказываетъ нѣсколько весьма интересныхъ сомнѣній по поводу главныхъ доводовъ и положеній моей депеши отъ 23 Іюня сего года за № 95, касательно проекта Честера. Наиболѣе настоятельное изъ нихъ заключается въ томъ, что соглашеніе наше съ предпріятіемъ Честера, буде состоится, вызоветъ самое серьезное неудовольствіе со стороны Французовъ и сильно ослабитъ узы соединяющія нашу обоюдную политику, по крайней мѣрѣ по отношенію къ Ближнему Востоку.

Къ счастью телеграмма, сообщенная мнѣ Американскимъ Посломъ, именно говоритъ о желаніи Вашингтонскаго Кабинета сообразоваться не только съ Русскими, но и съ Французскими интересами и о привлеченіи къ совѣщанію также представителей послѣднихъ. Я даже увѣренъ, что являясь не существовавшимъ до сихъ поръ на Ближнемъ Востокѣ связующимъ звеномъ между Американскими предпринимателями и Французскими капиталистами, мы открываемъ для Французовъ новыя, крайне заманчивыя перспективы

за что они должны не только не питать противъ насъ неудовольствія, но напротивъ насъ искренно благодарить. Было бы очень желательно поручить Д.С.С. Неклюдову разъяснить эту точку зрѣнія нашимъ Парижскимъ друзьямъ.

Другое сомнѣніе ИМПЕРАТОРСКАГО Повѣреннаго въ Дѣлахъ въ Парижѣ касается предпочтительности заключенія компромисса не съ Американскими, а съ Французскими, съ Англійскими и даже съ Германскими предпринимателями, что казалось бы ему всетаки безопаснѣе. Это соображеніе заслуживаетъ полнаго вниманія. Съ Французами мы заключаемъ соглашеніе въ Самсунъ-Сивасскомъ предпріятіи. Будь здѣсь предложенія на линіи Сивасъ-Діарбекиръ-Ванъ и Сулейманіэ со стороны Англичанъ, то очевидно мы постарались бы обезопасить себя въ отношеніи ихъ такъ же, какъ мы стараемся сдѣлать это теперь касательно Американцевъ. Но Англичанъ, желающихъ строить названныя дороги, пока нѣтъ и имѣются лишь Англійскія заявки на нѣкоторые нефтяные источники въ Месопотаміи. Такимъ образомъ, намъ тутъ не съ кѣмъ устанавливать компромисса.

Багдадская дорога угрожаетъ намъ только однимъ своимъ развѣтвленіемъ: Багдадъ-Ханекинъ, и я всегда былъ сторонникомъ соглашенія съ Германіей по этому вопросу. Мнѣ думается также, что рано или поздно таковое соглашеніе состоится. Но сейчасъ переговоры, повидимому пріостановлены съ Германской стороны, и соглашеніе съ Американцами, необходимо для обезпеченія насъ отъ новой опасности, то есть отъ появленія желѣзнодорожныхъ линій, приближающихся къ Персидской границѣ сѣвернѣе Ханекина,- скорѣе усилитъ наше положеніе при возобновленіи переговоровъ съ Германіей. Наконецъ, Д.С.С. Неклюдовъ высказываетъ сомнѣніе относительно хода дальнѣйшаго развитія

имперіалистическаго направленія Американской политики и спрашиваетъ в дѣлѣ ли бы длилось сочувственное Россіи Американское вліяніе на Ближнемъ Востокѣ. Мнѣ кажется, что будущность Американскаго имперіализма и отношенія его къ Русскимъ интересамъ на Ближнемъ Востокѣ опредѣляется какъ разъ тѣми отношеніями, въ которыя мы сами встанемъ теперь къ Американцамъ. Послѣдніе легко могли бы быть уже теперь враждебны намъ въ Турціи, какъ они оказались враждебными намъ въ Манджуріи.

Постараемся же сдѣлать себѣ изъ нихъ здѣсь друзей и помощниковъ. Имъ тѣмъ труднѣе будетъ, впослѣдствіи, сдѣлаться нашими врагами.

Дальневосточныхъ дѣлъ, какъ лежащихъ внѣ круга моего вѣдѣнія, я вовсе не касаюсь, но склоненъ думать, что Американское противодѣйствіе намъ будетъ все же менѣе сильно и на Дальнемъ Востокѣ, если установится въ извѣстныхъ, хотя бы и ограниченныхъ предѣлахъ, Русско-Американское дружеское взаимодѣйствіе на Ближнемъ Востокѣ.

Въ заключеніе позволяю себѣ покорнѣйше просить Васъ снабдить ввѣренное мнѣ Посольство указаніемъ, если возможно по телеграфу, о томъ, какъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство расположено отнестись къ Американскому предложенію о желѣзнодорожномъ сообщеніи, упомянутомъ въ моихъ секретныхъ телеграммахъ отъ 24 и 25 сего Іюля за № 470 и 472.

Примите и проч..

П.С. Эта депеша была уже написана, когда здѣшняя печать обнародовала двѣ телеграммы изъ Нью Іорка о предположеніи собрать капиталъ сто милліоновъ долларовъ для желѣзнодорожныхъ

в местныхъ /Честеровскихъ/ предпріятій въ Малой Азіи, и изъ Вашингтона- объ обращеніи Американскаго Правительства къ Германскому по поводу Германскаго противодѣйствія проекту Честера По словамъ этой телеграммы, Берлинскій Кабинетъ выразилъ принципіальное сочувствіе всѣмъ Американскимъ предпріятіямъ въ Турціи, лишь бы они не вредили какимъ либо Германскимъ предпріятіямъ, и посовѣтовалъ Американцамъ войти въ непосредственное соглашеніе съ компаніей Багдадской желѣзной дороги

Оба эти извѣстія указываютъ, что Американцы относятся дѣятельно и серьезно къ своей задачѣ - осуществить Честеровское предпріятіе, и что съ Германской стороны дѣйствительно существуетъ не только желаніе установить соглашеніе между предпріятіемъ этимъ и Багдадской дорогой, но и прямая рекомендація Берлинскаго Кабинета заключить такое соглашеніе.

Тѣмъ цѣннѣе для насъ является заявленіе здѣшняго Американскаго Посла что, по его совѣту, компанія Честера воздержится отъ всякихъ переговоровъ съ Германцами очевидно до тѣхъ поръ, пока не выяснятся результаты предложеннаго намъ Американцами совѣщанія.

Я думаю, что рано или поздно соглашеніе между Честеровскимъ и Багдадскимъ предпріятіями должно будетъ воспослѣдовать. Поэтому, намъ особенно важно, чтобы сначала состоялось соглашеніе между нами и Американцами

Въ виду же финансовой телеграммы изъ Нью-Іорка, казалось бы желательнымъ запросить ИМПЕРАТОРСКОЕ Посольство въ Вашингтонѣ о степени достовѣрности означеннаго извѣстія и о томъ, кто именно участвуетъ въ упомянутой въ телеграммѣ группѣ Американскихъ капиталистовъ.-

179

Копія секретнаго письма Министра Торговли и Промышленности Управляющему Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

С.Петербургъ, 4 Августа 1910 года. № 816.

Вслѣдствіе письма отъ 15 Іюля с.г. за № 624, при коемъ Гофмейстеръ Извольскій препроводилъ мнѣ нѣкоторые документы, касающіеся вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, имѣю честь высказать Вашему Превосходительству нижеслѣдующія соображенія.

Что касается прежде всего соглашенія нашего съ Турціей отъ 1900 года, то, какъ было уже признано въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Столыпина отъ 2 Іюня с.г., несмотря на значеніе, которое это соглашеніе имѣетъ для насъ въ смыслѣ обезпеченія отъ постройки желѣзныхъ дорогъ близъ нашей Кавказской границы, намъ приходится согласиться на его измѣненіе въ виду современныхъ политическихъ условій, при коихъ представляется невозможнымъ препятствовать Турціи, какъ самостоятельному государству, разрѣшать автономно въ предѣлахъ своей территоріи вопросы о желѣзнодорожномъ строительствѣ. Нельзя однако не замѣтить, что возможность измѣненія соглашенія 1900 года вышеупомянутое Совѣщаніе- заключенія коего удостоились ВЫСОЧАЙШАГО одобренія- обусловливало тѣмъ, чтобы нами была выговорена въ свою пользу соотвѣтствующая компенсація, а именно гарантія въ томъ, что мы будемъ обезпечены отъ постройки дорогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію доставленнаго нынѣ Гофмейстеромъ Чарыковымъ проекта новаго соглашенія, я полагалъ бы, что текстъ его едва ли вполнѣ отвѣчаетъ поставленному Совѣщаніемъ условію, такъ какъ, съ одной стороны встрѣчающееся въ немъ выраженіе: " Coopération amicale pour l'amélioration et le raccordement des voies ferrées",повидимому, не только не препятствуетъ свободному

сооруженію Турціей желѣзныхъ дорогъ, но напротивъ того, прямо предвидитъ дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи безъ какихъ либо территоріальныхъ ограниченій; съ другой же стороны включенная въ проектъ оговорка о воздержаніи обѣихъ сторонъ отъ вредной конкурренціи /concurrence nuisible / по своей неопредѣленности едва ли дастъ намъ какія либо гарантіи и представитъ собою достаточную въ нашу пользу компенсацію за отказъ отъ правъ, предоставленныхъ намъ соглашеніемъ 1900 года. По этимъ соображеніямъ я не могу, съ своей стороны, не признать желательнымъ наложеніе новаго соглашенія въ такомъ смыслѣ, который насъ опредѣленно гарантировалъ бы отъ постройки дорогъ къ востоку отъ линіи, указанной въ Совѣщаніи 2 Іюня с.г.. Не находя, конечно, возможнымъ предлагать теперь же съ своей стороны какую либо опредѣленную редакцію подобнаго соглашенія, я считаю долгомъ лишь намѣтить, что, напримѣръ, вмѣсто содержащагося въ соглашеніи 1900 года прямого обязательства Турціи передавать постройку всѣхъ линій у Чернаго моря русскимъ предпринимателямъ, возможно было бы оговорить въ общихъ выраженіяхъ, что, сохраняя полную свободу постройки жел. дорогъ къ западу отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ Турція лишь обязуется, если бы она признала желательной постройку дороги въ предѣлахъ района на востокъ отъ этой линіи войти о томъ въ предварительное соглашеніе съ Россіей, имѣя въ виду ея преимущественный, по сравненію съ другими государствами, интересъ въ этомъ дѣлѣ, причемъ Россія обязалась бы войти въ разсмотрѣніе этихъ предположеній, вдохновляясь дружескимъ расположеніемъ къ Турціи, и пойти имъ на встрѣчу, на сколько это позволили бы наши насущные интересы. Я полагалъ бы, что приблизительно подобная формула, устанавливая принципіально автономію Турціи въ данномъ вопросѣ и тѣмъ давая ей должное удовлетвореніе, въ то же время болѣе отвѣчала бы съ точки зрѣнія нашихъ интересовъ, условіямъ, поставленнымъ Совѣщаніемъ.

Засимъ, что касается сообщенныхъ мнѣ при упомянутомъ письмѣ № 624 документовъ, относящихся къ проекту постройки желѣзныхъ дорогъ группою американскихъ капиталистовъ съ г. Честеромъ во главѣ, то подробный отзывъ мой по поводу этого проекта мною уже сообщенъ въ письмѣ отъ 16 Іюля № 10354. Въ дополненіе къ этимъ соображеніямъ въ настоящее время я считаю долгомъ лишь отмѣтить опасенія, высказываемыя по поводу настоящаго дѣла, какъ Д.С.С.Неклюдовымъ въ письмѣ отъ 8 Іюля, такъ равно Министрами Финансовъ и Военнымъ. Оставаясь при мнѣніи, что проектъ Честера съ точки зрѣнія экономическихъ интересовъ представляется для насъ вообще нежелательнымъ, я полагалъ бы что поддерживать намъ его возможно лишь при наличіи къ тому политическихъ соображеній особой важности. Но и при такихъ обстоятельствахъ я находилъ бы необходимымъ, согласно съ отзывомъ Статсъ-Секретаря Коковцова, обусловить нашу поддержку помянутаго проекта категорическимъ отказомъ американцевъ отъ постройки линій I/Діарбекиръ-Битлисъ-Ванъ и 2/Керкукъ-Сулейманіе, причемъ этотъ отказъ казалось бы возможнымъ компенсировать обѣщаніемъ нашимъ содѣйствовать намѣченному Гофмейстеромъ Чарыковымъ соглашенію американской группы съ французскимъ синдикатомъ, образованнымъ для постройки дороги Самсунъ-Сивасъ.-

Депеша Барона Розена.

Манчестеръ, 20 Іюля/2 Авг. 1910 г., № 48.

Въ числѣ полученныхъ со вчерашнею вализой литографій я не могъ не обратить вниманіе на донесеніе Посла нашего въ Константинополѣ за № 95 по поводу обращенія къ намъ Вашингтонскаго Кабинета съ просьбой о поддержаніи желѣзнодорожнаго проекта Честера.

Не касаясь высказанныхъ Посломъ нашимъ весьма интересныхъ соображеній о возможности использовать въ нашихъ интересахъ проникновеніе въ Малую Азію американской предпріимчивости, считаю долгомъ подтвердить его предположеніе что за этимъ не скрываются какіе бы то ни было замыслы американской политики.

Въ совершенную противоположность проекту Цзинчжоу-Айгунской дороги, малоазіатскіе желѣзнодорожные проекты Честера отнюдь не возникли, я въ томъ увѣренъ, на почвѣ политическихъ, а исключительно спекулятивно финансовыхъ и промышленныхъ интересовъ. Ни мнѣ, ни Агенту Министерства Финансовъ еще не удалось освѣдомиться о томъ, какія именно финансовыя группы стоятъ за проектами Честера. Одно уже это обстоятельство указываетъ на то, что едва ли въ этой группѣ участвуютъ перворазрядные финансисты.

Если же Вашингтонскій Кабинетъ такъ усердно старается о проведеніи этихъ проектовъ и объ устраненіи могущихъ встрѣтиться разнаго рода препятствій къ ихъ осуществленію, такъ это потому что какъ Президентъ Тафтъ, такъ и Статсъ-Секретарь Ноксъ провозгласили главной задачей

внѣшней политики Соединенныхъ Штатовъ энергическое отстаиванiе американскихъ торговыхъ и промышленныхъ интересовъ и покровительство всѣми доступными дипломатiи средствами американской предпрiимчивости въ этой области, гдѣ бы таковая не проявлялась.

Такое направленiе американской политики - противниками Г. Нокса окрещенное презрительнымъ названiемъ "Dollar Diplomacy" - въ достаточной мѣрѣ объясняетъ вниманiе, удѣляемое въ послѣднее время американскою дипломатiей дѣламъ Ближняго Востока и, по моему мнѣнiю, нѣтъ никакихъ основанiй заподозрить ее въ какихъ бы то ни было политическихъ замыслахъ и тѣмъ менѣе въ замыслахъ, направленныхъ противъ нашихъ политическихъ интересовъ.

Примите и проч.

142

Проектъ.

Секретно.

Предсѣдательствующiй
въ
СОВѢТѢ МИНИСТРОВЪ
"19" Августа 1910 г.
№ 4389

Его Пре-ву С.Д. САЗОНОВУ.

Лод 17/VIII

Милостивый Государь,

Сергѣй Дмитрiевичъ.

Въ письмѣ на имя Предсѣдателя Совѣта Министровъ отъ 28 минувшаго Iюля, за № 661, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ просилъ Статсъ-Секретаря Столыпина высказать свой взглядъ по поводу предположенiя Гофмейстера Чарыкова образовать въ Константинополѣ частное совѣщанiе изъ представителей Американской компанiи Честера и представителей нашихъ и французскихъ интересовъ, для предварительнаго обсужденiя проекта концессiи на сооруженiе желѣзныхъ дорогъ въ Турцiи.

Вслѣдствiе сего, имѣю честь увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, что, не встрѣчая, съ своей стороны, препятствiй къ образованiю упомянутаго частнаго совѣщанiя, я полагалъ-бы, однако, желательнымъ, согласно съ предположенiями Гофмейстера Извольскаго, подвергнуть вопросъ объ отноше-

нія Россіи къ предпріятію Честера обсужденію въ Особомъ Совѣщаніи изъ заинтересованныхъ Мини - стровъ.

Покорнѣйше прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣренія въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписал Коковцов

Верно: [illegible]

53

I Отд

Лодыж 26

Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Владиміру Николаевичу, имѣетъ честь препроводить у сего, для свѣдѣнія, копіи вновь поступившихъ документовъ касательно желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи.-

С.-Петербургъ.-
25 Августа 1910 года.
№ 745.

Его Высокопрев-ву В.Н.Коковцову.-

Копія секретнаго письма Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ Повѣренному въ Дѣлахъ въ Константинополѣ.
С.Петербургъ, 23 Августа 1910 года, № 739.

Ссылаясь на предыдущую переписку по вопросу о ж.д.строительствѣ въ Малой Азіи,въ связи съ проектомъ Честера, имѣю честь увѣдомить Ваше Прев-во, что изъ переговоровъ съ заинтересованными Вѣдомствами выяснилось, что къ устройству предложеннаго Правительствомъ С.А.С.Штатовъ частнаго совѣщанія въ Константинополѣ по вопросу о выясненіи возможности согласованія проекта Честера съ намецкими и французскими интересами, со стороны ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства препятствій не встрѣчается.

Но при этомъ, конечно, слѣдуетъ имѣть въ виду, что Совѣщаніе это, какъ имѣющее совершенно частный характеръ, не должно ни въ чемъ связывать отношеніе Русскаго Правительства къ разсматриваемому вопросу и что согласіе наше на созывъ этого совѣщанія не должно быть истолковано какъ принципіальное предрѣшеніе вопроса о будущемъ отношеніи ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства къ Американскому проекту ж.д.строительства въ Малой Азіи.

Этими указаніями им.честь пок. пр. Васъ руководствоваться при переговорахъ Вашихъ по этому дѣлу съ Американскимъ Посломъ и въ такомъ же смыслѣ прошу Васъ снабдить указаніями Представителя нашего въ Совѣщаніи г.Остроградскаго.

Къ сему считаю долгомъ присовокупить, что по вопросу объ отношеніи нашемъ къ предпріятіямъ компаніи Честера имѣетъ быть созвано Особое Совѣщаніе, рѣшеніе коего будетъ сообщено Вашему Прев-ву дополнительно.

Въ ожиданіи дальнѣйшихъ сообщеній Вашихъ по настоящему вопросу, пользуюсь и проч.

/подп/ Сазоновъ.

№ 13848.

Справка.

Для постройки нѣсколькихъ линій желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Анатоліи и сооруженія коммерческихъ портовъ въ Самсунѣ и Трапезондѣ образовалась англо-русская группа, въ составъ которой входятъ нѣкоторыя лица изъ англійскаго финансоваго міра, а изъ русскихъ,- представители Русскаго Общества Пароходства и Торговли А.Е. Молчановъ и кн. А. Голицынъ. Цѣль этого общества-парализовать наступательное движеніе Германіи на Малоазіатскомъ полуостровѣ,- движеніе,которое,со времени проведенія Багдадской и Анатолійской ж.д., стало крайне энергичнымъ. Войдя въ сношенія съ Турецкимъ правительствомъ, англо-русская группа добилась того, что Порта согласилась предоставить ей концессію на постройку желѣзнодорожной линіи Самсунъ - Сивасъ, однако, въ послѣднее время,послѣ путешествія турецкаго министра финансовъ Джавидъ-бея въ Парижъ и Берлинъ, выяснилась интрига нѣмецкихъ банкировъ, стремящихся не дать въ руки англо-русской группы проведенія желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи, для чего даже образовался синдикатъ австро-нѣмецкихъ банковъ.

Признавая за указаннымъ предпріятіемъ англо-русской группы крупное политическое значеніе въ виду приведенной уже колонизаторской дѣятельности Германіи въ Малой Азіи и стремленія ея,тѣмъ самымъ,

По Канцеляріи Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

захватить въ сферу своего вліянія "двери въ Персію", уполномоченный англо-русской группы А.Н. Молчановъ ходатайствуетъ предъ Русскимъ Правительствомъ о томъ, чтобы представителю Россіи въ Константинополѣ было поручено поддержать предъ Портой означенное предпріятіе англо-русской группы.

" 19 " Ноября 1910 года.

Стремленіе Германіи на Ближній Востокъ, принявшее послѣ постройки Багдадской и Анатолійской желѣзныхъ дорогъ характеръ правильной колонизаціи Малой Азіи, - не могло не вызвать тревоги у тѣхъ, кто слѣдитъ за событіями на Ближнемъ Востокѣ и ясно представляетъ себѣ опасность, грозящую другимъ націямъ, если Германіи удастся закончить планъ подчиненія своему вліянію всей Малой Азіи.

Признавая вмѣстѣ съ тѣмъ, что постройка и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Анатоліи представляетъ крупный финансовый и коммерческій интересъ, представители Русскаго Общества пароходства и Торговли, соединившись съ нѣсколькими крупными желѣзодѣлательными заводами Англіи и желѣзнодорожными строителями, занялись изученіемъ вопроса о постройкѣ нѣсколькихъ линій желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Анатоліи и сооруженіи коммерческихъ портовъ, въ Самсунѣ и Трепезандѣ. Посланные на мѣсто англійскіе инженеры, производя изысканія и ознакомившись съ страной, пришли къ вполнѣ благопріятному заключенію не

только о полной выполнимости этихъ сооруженій, но и о ихъ большой будущности.

Вслѣдствіе сего для осуществленія дѣла была образована Англо-Русская группа, состоящая изъ нижеслѣдующихъ лицъ: съ Англійской стороны вошли: въ качествѣ предсѣдателя Sir Charles Euen Smith, а за его смертью Earl of Dembigh, представители: Sir Charles Allen chairmen of Henry Bessemer et C°.

Director of Sheffield & Hellomshire Bank

Sir William Lorimer Director of Glasgou & Sout Wester Railways C°.

Chairmen of North Britich Locomotive C°, Ltd.

Chairmen Steet Company of Scottend,

John Alfred Graven,

of the firm of Gravens Ltd Sheffield

и строительная фирма "Pauling", а съ русской: представители Русскаго Общества Пароходства и Торговли А.Молчановъ и кн. А.Голицынъ.

Такъ какъ вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Малой Азіи тѣсно связанъ съ общей политикой Турціи, то для правильнаго пониманія хода этого дѣла необходимо нѣсколько остановиться на положеніи вещей, создавшихся нынѣ въ Константинополѣ.

Внезапной упраздненіе абсолютной власти послѣ революціи 1908 г. создало пустоту, которую нужно было немедленно заполнить созданіемъ другой исполнительной власти. Вожди революціи должны были изъ своей-же партіи найти лицъ, которыя могли-бы занять министерскіе посты и осуществить широко задуманныя реформы. Однако оказалось очень трудно найти среди совершенно неподготовленнаго для этого класса общества, людей съ знаніемъ и административнымъ тактомъ. Единственные два человѣка, которые по своему уму и опыту могли бы занять первенствующее положеніе въ Государствѣ - Маршалъ Махмутъ-Шевкетъ Паша, на сторонѣ котораго армія и военная партія,- не желаетъ вмѣшиваться въ политику, а другой выдающійся государственный мужъ - Гусейнъ-Хильми Паша, пока не у дѣлъ, наблюдая и выжидая событій.

Силою вещей новое правительство создалось изъ прежнихъ чиновниковъ разныхъ министерствъ, принадлежавшихъ къ партіи младо-турокъ, будучи невысокаго происхожденія, попавшіе благодаря лишь случаю къ власти, они цѣпко держатся за свои посты, употребляя всѣ усилія, что-бы не потерять своего колеблющагося положенія. Опасаясь другъ друга и въ особенности обвиненія во взяточничествѣ, за что такъ ненавидѣли прежній режимъ, новое правительство видитъ спасеніе въ томъ, чтобы по отношенію ко всякому вопросу и всякому дѣлу было соблюдено какъ можно больше формальностей.

Преувеличенный страхъ отвѣтственности передъ парла -

ментомъ и общественнымъ мнѣніемъ приводитъ къ тому, что правительство не желаетъ проявить инициативы, благодаря чему и силою вещей прежняя рутина безпрепятственно проникаетъ во всѣ отрасли государственнаго Управленія.

Лучшая часть турецкаго общества начинаетъ понимать, что тѣ, кому вѣрены нынѣ судьбы государства - люди совершенно неподготовленные для этой роли и что имъ не подъ силу вывести Турцію изъ того затруднительнаго финансоваго и политическаго положенія, въ которомъ она находится, но народъ, все еще находящійся подъ вліяніемъ возбужденія и энтузіазма, вызваннаго революціей, продолжаетъ видѣть въ нынѣшнемъ правительствѣ эмблему идеи національнзма, то есть того политическаго стойс, которое безраздѣльно охватило всю страну и всѣ слои турецкаго общества.

Націоналистическое движеніе не ограничилось лишь внѣшней политикой, но отразилось и на финансовой и промышленной жизни края. Молодая Турція, наученная горькимъ опытомъ прежняго режима, рѣшительно не желаетъ вмѣшательства въ свои внутреннія дѣла иностранцевъ; навязанныя при прежнемъ правительствѣ концессіи, часто совершенно не нужныя населенію, еще до сихъ поръ напоминаютъ о себѣ ежегодными приплатами, давая вмѣстѣ съ тѣмъ заинтересованнымъ въ нихъ иностраннымъ Державамъ право вмѣшиваться во внутреннее управленіе стра-

ны и оказывать давленіе на ея Правительство.

Это положеніе вещей привело Англо-Русскую группу къ убѣжденію, что полученіе теперь концессіи отъ Турецкаго правительства на прежнихъ условіяхъ представляется совершенно безнадежнымъ.

Событія послѣдняго времени подтвердили правильность этого мнѣнія. Группа г-на Саландрузъ де-ла Морне съ Оттоманскимъ и С.-Петербургскимъ Международными Банками, группа Banque Française съ Салоникскимъ Банкомъ, группа американца Честера и другихъ, желавшихъ получить концессію съ образованіемъ иностранныхъ обществъ и съ правленіями въ Парижѣ и Петербургѣ - потерпѣли полную неудачу.

Англо -Русская группа пошла по другому пути -имѣя въ своемъ составѣ крупнѣйшіе заводы Англіи по изготовленію всего желѣзнодорожнаго матеріала и подвижнаго состава и строительную фирму, располагающую огромными финансовыми средствами, Англо-Русская группа безъ посредниковъ въ лицѣ Банковъ предложила Турціи выстроить желѣзнодорожную линію Самсунъ-Сивасъ съ отвѣтвленіемъ на Амассію, Ангору и Діарбекиръ и оборудовать порты Самсунъ и Трапезондъ.

Для постройки и эксплоатаціи этихъ линій и портовъ должно быть учреждено особое общество подъ названіемъ: "Общество Сѣверо-Анатолійскихъ Оттоманскихъ желѣзныхъ дорогъ", основныя условія дѣятельности этого Общества заключаются въ слѣдующемъ: I| мѣста въ Правленіи Общества будутъ рас-

предѣлены поровну между лицами англійской, русской и оттоманской національности, 2| въ Петербургѣ и Лондонѣ будутъ образованы Отдѣленія Правленія съ директорами Общества во главѣ, 3| Обществу предоставляется въ предѣлахъ полосы въ 15 километровъ ширины съ каждой стороны пути разработка горныхъ богатствъ, 4| для грузовъ, перевозимыхъ на судахъ подъ русскимъ флагомъ, устанавливается особый пониженный тарифъ, 5| уплата за постройку желѣзнодорожныхъ линій и портовъ производится облигаціями, доходъ по которымъ будетъ гарантированъ самими сооруженіями и поступленіями отъ эксплоатаціи ихъ и 6| эти облигаціи могутъ быть выкуплены Турціей, но не иначе, какъ совмѣстно съ акціями и въ опредѣленные сроки, впредь же до выкупа, эксплоатація какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и портовъ остается въ рукахъ Общества.

Такой договоръ представляетъ изъ себя ничто иное, какъ концессію, только въ нѣсколько измѣненной формѣ, но Турецкое Правительство удовлетворяется тѣмъ, что слово концессія не упоминается въ соглашеніи и что сохраняется иллюзія того, что Турція будто-бы сама строитъ эти сооруженія, уплачивая за нихъ вмѣсто денегъ облигаціями, гарантированными лишь стоимостью этихъ-же сооруженій. Въ силу этихъ соображеній Турецкіе Министры - Финансовъ, общественныхъ работъ, военный и Великій Визирь и многіе вліятельные депу-

таты привѣтствовали это предложеніе Англо-Русской группы, какъ наиболѣе подходящее и обѣщали свою поддержку при разсмотрѣніи дѣла въ Парламентѣ. Горячій сторонникъ осуществленія этого проекта, Гусейнъ Хильми паша оказалъ представителямъ Англо-Русской группы, въ бытность ихъ въ Константинополѣ въ Маѣ и Іюнѣ мѣсяцахъ сего года, самую широкую поддержку, лично давая совѣты и указанія, при чемъ особенно настаивалъ на томъ, чтобы во избѣжаніе затрудненій политическаго характера, было образовано особое Общество на указанныхъ выше основаніяхъ.

Въ августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ сего года произошли новыя обстоятельства, измѣнившія неожиданно ходъ событій. Какъ извѣстно, Турецкое Правительство, нуждаясь въ средствахъ, командировало въ Парижъ Министра финансовъ Джавидъ-Бея для переговоровъ о заключеніи займа на сумму 10 милліоновъ турецкихъ фунтовъ. Консорціумъ Парижскихъ Банковъ во главѣ съ Оттоманскимъ Банкомъ выработалъ для реализаціи этого займа рядъ весьма суровыхъ условій, поддержанныхъ Французскимъ Правительствомъ, но совершенно непріемлемыхъ для Турецкаго Правительства, какъ обидныхъ для національнаго самолюбія, въ числѣ этихъ условій было и предоставленіе концессіи Самсумъ- Сивасской линіи. Прервавъ переговоры съ Французскими Банками, Джавидъ-Бей поѣхалъ въ Лондонъ, гдѣ обратился къ содѣйствію извѣстнаго финансоваго

дѣятеля Касселя,нѣмца по происхожденію, который,будучи близкимъ личнымъ другомъ покойнаго короля Эдуарда, послѣ его смерти оказался преданнымъ другомъ Германіи и Императора Вильгельма. Кассель убѣдилъ Джавидъ-Бея ѣхать съ нимъ въ Берлинъ, обѣщая ему собрать необходимыя суммы среди Берлинскихъ и Вѣнскихъ Банковъ, но первоначальная попытка въ этомъ отношеніи не привела къ соглашенію. Тогда вновь были возобновлены переговоры съ Парижемъ, не приведшіе,однако, къ результату. И вотъ, въ этотъ критическій для Турецкаго Правительства моментъ былъ образованъ по личной иниціативѣ Императора Вильгельма, какъ передаютъ изъ весьма освѣдомленнаго источника, синдикатъ Австро- Нѣмецкихъ Банковъ, который хотя и съ большимъ трудомъ,но принялъ на себя реализацію Турецкаго займа, выдавъ необходимый авансъ. Въ послѣдніе дни пришло изъ Константинополя извѣстіе, что Турецкое Правительство рѣшило само строить линію Самсунъ-Сивасъ, сдавая отдѣльные участки выбраннымъ имъ подрядчикамъ. Несомнѣнно, что не имѣя чѣмъ покрыть д е ф и ц и т ъ п р о ш л а г о г о д а и вынужденная ради этого заключить на тяжелыхъ условіяхъ заемъ, Турція не можетъ приступить къ постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій на собственныя средства и это рѣшеніе приступить нынѣ же къ постройкѣ скрываетъ желаніе обойти принятыя ею по отношенію Россіи обязательства, или же этимъ путемъ хотятъ сдать пост-

ройку тѣмъ, кто скрывается за ширмой предполагаемыхъ подрядчиковъ.

Во всякомъ случаѣ въ виду того, что Турецкій Парламентъ возобновитъ свои занятія въ половинѣ ноября новаго стиля и что вопросъ о постройкѣ Самсумъ-Сивасской линіи будетъ поставленъ на первую очередь, мы позволяемъ себѣ указать на то, что при создавшемся нынѣ весьма затруднительномъ положеніи, которое можетъ быть осложнено и еще какими нибудь непредвидѣнными обстоятельствами, предложеніе Англо-Русской группы является наиболѣе удачнымъ разрѣшеніемъ вопроса.

Въ подтвержденіе этого мнѣнія мы позволяемъ себѣ привести слѣдующія соображенія: I| Изъ всѣхъ предложеній, сдѣланныхъ Турецкому Правительству по поводу постройки Самсумъ-Сивасской желѣзной дороги - наше предложеніе безусловно является наиболѣе выгоднымъ и пріемлемымъ, что открыто удостовѣрили Турецкіе Министры и депутаты. 2| Солидность группы, заключающей въ себѣ самой строителей и заводы, производящіе всѣ необходимые для сооруженія желѣзныхъ дорогъ и портовъ матеріалы, даетъ возможность не прибѣгать къ посредничеству Банковъ, въ значительной степени удорожающихъ стоимость сооруженій. 3| Участіе въ дѣлѣ извѣстныхъ Англійскихъ заводовъ и Представителей Русскаго Общества Пароходства и Торговли лишаетъ дѣло политической окраски, столь нежела -

тельной Турецкому Правительству.

Вмѣстѣ съ тѣмъ осуществленіе предложенія Англо- Русской группы, несомнѣнно, имѣетъ весьма серьезное, именно политическое значеніе. Постройка желѣзнодорожной сѣти протяженіемъ около 1200 километровъ въ сѣверной части Анатоліи и сооруженіе двухъ большихъ коммерческихъ портовъ на Черномъ морѣ, которые, какъ и желѣзнодорожная сѣть, на долгіе годы останется въ эксплоатаціи Англо-Русской группы, а главное установленіе особыхъ пониженныхъ тарифовъ для грузовъ, идущихъ подъ русскимъ флагомъ,- создадутъ противовѣсъ Германскому вліянію въ этой части Малой Азіи.

Постройка же порта въ Трапезонтѣ, кромѣ того, помѣшаетъ захвату со стороны Германіи дверей въ Персію, къ чему такъ настоятельно стремится теперь ея политика.

Все изложенное приводитъ насъ къ глубокому убѣжденію, что начатое нами дѣло по своимъ задачамъ и выгодамъ, которыя оно принесетъ нашему Государству,- есть большое русское дѣло, такъ какъ англійскіе участники дѣла заинтересованы лишь въ финансовомъ осуществленіи выработаннаго плана, и даетъ намъ возможность при наиболѣе благопріятныхъ и выгодныхъ для Турціи условіяхъ создать въ сѣверной части Малой Азіи прочное русское вліяніе, основанное на общихъ промышленныхъ и торговыхъ интересахъ.

Это сознаніе даетъ намъ смѣлость обратиться къ Русскому Правительству за поддержкой. Въ теченіи цѣлаго года мы работали какъ частныя лица, безъ Правительственной поддержки, изучая край и условія, при которыхъ предпринятое нами дѣло могло бы осуществиться, но сейчасъ наступаетъ рѣшительный моментъ, когда Русское Правительство должно будетъ сказать свое вѣское слово.

Будучи теперь единственными русскими соискателями этой концессіи и предлагая условія, которыя могутъ менѣе всего встрѣтить возраженія Турецкаго Правительства, мы почтительнѣйше ходатайствуемъ о томъ, чтобы представителю Русскаго Правительства въ Константинополѣ было поручено поддержать наше предложеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы позволяемъ себѣ просить также о томъ, чтобы намъ въ видѣ объявленія было сообщено, что наше ходатайство признано заслуживающимъ вниманія или что къ удовлетворенію таковаго не встрѣчается препятствій. Такое объявленіе намъ необходимо для предъявленія Англійскому Правительству, которое, въ высокой степени сочувствуя нашему дѣлу, обусловливаетъ свою поддержку въ Константинополѣ предъявленіемъ доказательства, что Русское Правительство благосклонно относится къ нашему предложенію.

Анатолий Евграфович

Мотылев

№ 4932.

2686

Секретно. 162

25 XI 1910.

Лод 26 XI

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ по вопросу о желѣзно-дорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи, копію записки, представленной Д.С.С. Молчановымъ. -

С.Петербургъ,

24 Ноября 1910 года. -

№ 969.-

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.-

23 Ноября 1910 года.

182

Записка Д.С.С. Молчанова

Стремленіе Германіи на Ближній Востокъ, принявшее послѣ постройки Багдадской и Анатолійской жж. дд. характеръ правильной колонизаціи Малой Азіи, не могло не вызвать тревоги у тѣхъ, кто слѣдитъ за событіями на Бл. Востокѣ и ясно представляетъ себѣ опасность, грозящую другимъ націямъ, если Германіи удастся закончить планъ подчиненія своему вліянію всей Малой Азіи.

Признавая вмѣстѣ съ тѣмъ, что постройка и эксплоатація жж. дд. въ сѣверной части Анатоліи представляетъ крупный финансовый и коммерческій интересъ, представители Русскаго О-ва Пароход. и Торговли, соединившись съ нѣсколькими крупными желѣзодѣлательными заводами Англіи и желѣзнодорожными строителями, занялись изученіемъ вопроса о постройкѣ нѣсколькихъ линій жж.дд. въ сѣверной части Анатоліи и сооруженія коммерческихъ портовъ въ Самсунѣ и Трапезундѣ. Посланные на мѣсто англійскіе инженеры, производя изысканія и ознакомившись съ страной, пришли къ вполнѣ благопріятному заключенію, не только о полной выполнимости этихъ сооруженій, но и о ихъ большой будущности.

Вслѣдствіе сего для осуществленія дѣла была образована англо-русская группа, состоящая изъ нижеслѣдующихъ лицъ: съ англійской стороны вошли: въ качествѣ предсѣдателя Sir Charles Euan Smith, а за его смертью Earl of Denbigh, представителями: Sir Charles Allen chairman of Henry Bessemer & C°, Director of Sheffield & Hallomshire Bank, Sir William Lorimer Director of Glasgou & South Weste. Railways C°, Chairmen of North British Locomotive C°, Ltd., Chairmen Steel C^{ny} of Scottend John Alfred Graven, of the firm of Gravens Ltd. Sheffield и строительная фирма "Pauling", а съ русской - представители Русскаго О-ва Пароход. и Торговли А.Молчановъ и Кн. А.Голицынъ.

Такъ какъ вопросъ о постройкѣ жж. дд. въ сѣверной части М.Азіи тѣсно связанъ съ общей политикой Турціи, то для правиль-

наго пониманія хода этого дѣла необходимо нѣсколько остановиться на положеніи вещей, создавшихся нынѣ въ Константинополѣ.

Внезапное упраздненіе абсолютной власти послѣ революціи 1908 г. создало пустоту, которую нужно было немедленно заполнить созданіемъ другой исполнительной власти. Вожди революціи должны были изъ своей же партіи найти лицъ, которыя могли бы занять министерскіе посты и осуществить широко задуманныя реформы. Однако, оказалось очень трудно найти среди совершенно неподготовленнаго для этого класса общества людей съ знаніемъ и административнымъ тактомъ. Единственные два человѣка, которые по своему уму и опыту могли бы занять первенствующее положеніе въ государствѣ - Маршалъ Махмудъ Шевкетъ Паша, не стороннѣ котораго армія и военная партія, не желаетъ вмѣшиваться въ политику, а другой выдающійся государственный мужъ Хуссейнъ Хильми Паша пока не у дѣлъ, наблюдая и выжидая событій.

Силою вещей новое Правительство создалось изъ прежнихъ чиновниковъ разныхъ Министерствъ, принадлежавшихъ къ партіи младотурокъ, будучи невысокаго происхожденія, попавшіе благодаря лишь случаю къ власти, они цѣпко держатся за свои посты, употребляя всѣ усилія, чтобы не потерять своего колеблющагося положенія. Опасаясь другъ друга и въ особенности обвиненія во взяточничествѣ, за что такъ ненавидѣли прежній режимъ новое Правительство видитъ спасеніе въ томъ, чтобы по отношенію ко всякому вопросу было соблюдено какъ можно больше формальностей.

Преувеличенный страхъ отвѣтственности передъ Парламентомъ и общественнымъ мнѣніемъ приводитъ къ тому, что Правительство не желаетъ проявить иниціативы, благодаря чему и силой вещей прежняя рутина безпрепятственно проникаетъ во всѣ отрасли государственнаго Управленія.

Лучшая часть турецкаго общества начинаетъ понимать, что тѣ, кому ввѣрены нынѣ судьбы Государства - люди совершенно не подготовленные для этой роли и что имъ не подъ силу вывести Турцію изъ того затруднительнаго финансоваго и политическаго положенія, въ которомъ она находится, но народъ, все еще находящійся подъ вліяніемъ возбужденія и энтузіазма, вызваннаго революціей, продолжаетъ видѣть въ нынѣшнемъ Правительствѣ эмблему идеи національизма, то есть того политическаго кредо, которое безраздѣльно охватило всю страну и всѣ слои турецкаго общества.

Националистическое движеніе не ограничилось лишь внѣшней политикой, но отразилось и на финансовой и промышленной жизни края. Молодая Турція, наученная горькимъ опытомъ прежняго режима, рѣшительно не желаетъ вмѣшательства въ свои внутренніе дѣла иностранцевъ; навязанныя при прежнемъ Правительствѣ концессіи, часто совершенно ненужныя населенію, еще до сихъ поръ напоминаютъ о себѣ ежегодными приплатами, давая вмѣстѣ съ тѣмъ заинтересованнымъ въ нихъ иностраннымъ Державамъ право вмѣшательства во внутреннее управленіе страны и оказывать давленіе на ея Правительство.

Это положеніе вещей привело англо-русскую группу къ убѣжденію, что полученіе теперь концессіи отъ турецкаго Правительства на прежнихъ условіяхъ представляется совершенно безнадежнымъ.

Событія послѣдняго времени подтвердили правильность этого мнѣнія. Группа г. Саландрузъ де ла Морне съ Оттоманскимъ и С.П.Б. Международными Банками, группа "Banque Française" съ Салоникскимъ Банкомъ, группа американца Честера и др., желавшихъ получить концессію съ образованіемъ иностранныхъ об-въ и съ Правленіями въ Парижѣ и С.П.Бургѣ - потерпѣли полную неудачу.

Англо-русская группа пошла по другому пути - имѣя въ своемъ составѣ крупнѣйшіе заводы Англіи по изготовленію всего желѣзнодорожнаго матеріала и подвижного состава и строительную фирму, располагающую огромными финансовыми средствами, англо-русская группа безъ посредниковъ въ лицѣ Банковъ предложила Турціи выстроить ж.д. линію Самсунъ-Сивасъ съ отвѣтвленіемъ на Амассію, Ангору и Діарбекиръ и оборудовать порты Самсунъ и Трапезундъ.

Для постройки и эксплоатаціи этихъ линій и портовъ должно быть учреждено особое об-во подъ названіемъ:"Общество Сѣверо-Анатолійскихъ Оттоманскихъ ж.д.", основныя условія дѣятельности этого о-ва заключаются въ слѣдующемъ: I/ мѣста въ Правленіи О-ва будутъ распредѣлены поровну между лицами англійской, русской и оттоманской національности, 2/ въ П.Б. и Лондонѣ будутъ образованы отдѣленія Правленія съ Директорами О-ва во главѣ, 3/ О-ву предоставляется въ предѣлахъ полосы въ 15 клм. ширины съ каждой стороны пути разработка горныхъ богатствъ, 4/ для грузовъ, перевозимыхъ на судахъ подъ русскимъ флагомъ, устанавливается особый, пониженный тарифъ, 5/ уплата за постройку ж.д. линій и портовъ производится облигаціями, доходъ по которымъ будетъ гарантированъ самими сооруженіями и поступленіями отъ эксплоатаціи ихъ и 6/ эти облигаціи могутъ быть выкуплены Турціей, но не иначе, какъ совмѣстно съ акціями и въ опредѣленные сроки, впредь же до выкупа, эксплоатація какъ ж.д., такъ и портовъ остается въ рукахъ Об-ва.

Такой договоръ представляетъ изъ себя ничто иное, какъ концессію, только въ нѣсколько измѣненной формѣ, но турецкое Правительство удовлетворяется тѣмъ, что слово концессія не упоминается въ соглашеніи и что сохраняется иллюзія того, что Турція будто бы сама строитъ эти сооруженія, уплачивая за нихъ вмѣсто денегъ облигаціями, гарантированными лишь стоимостью этихъ же сооруженій. Въ силу этихъ соображеній Турецкіе Министры Финансовъ, Общественныхъ Работъ, Военный и Великій Визирь и многіе вліятельные депутаты привѣтствовали это предложеніе англо-русской группы, какъ наиболѣе подходящее и обѣщали свою поддержку при разсмотрѣніи дѣла въ парламентѣ. Горячій сторонникъ осуществленія этого проекта, Хуссейнъ Хильми Паша оказалъ представителямъ англо-русской группы, въ бытность ихъ въ Константинополѣ въ Маѣ и Іюнѣ м-цахъ с.г., самую широкую поддержку, лично давая совѣты и указанія, причемъ особенно настаивалъ на томъ, чтобы во избѣжаніе затрудненій политическаго характера, было образовано особое О-во не указанныхъ выше осно-

ваніяхъ.

Въ Августѣ и Сентябрѣ м-цахъ с.г. произошли новыя обстоятельства, измѣнившія неожиданно ходъ событій. Какъ извѣстно, Турецкое Правительство, нуждаясь въ средствахъ, командировало въ Парижъ Министра Финансовъ Джавидъ Бея для переговоровъ о заключеніи займа на сумму 10 милл. тур. фунтовъ. Консорціумъ Парижскихъ Банковъ во главѣ съ Оттоманскимъ Банкомъ выработалъ для реализаціи этого займа рядъ весьма суровыхъ условій, поддержанныхъ французскимъ Правительствомъ, но совершенно непріемлемыхъ для Турецкаго Правительства, какъ обидныхъ для національнаго самолюбія, въ числѣ этихъ условій было и предоставленіе концессіи Самсунъ-Сивасской линіи. Прервавъ переговоры съ Французскими Банками, Джавидъ Бей поѣхалъ въ Лондонъ, гдѣ обратился къ содѣйствію извѣстнаго финансоваго дѣятеля Касселя, нѣмца по происхожденію, который, будучи близкимъ личнымъ другомъ покойнаго короля Эдуарда, послѣ его смерти оказался преданнымъ другомъ Германіи и Императора Вильгельма. Кассель убѣдилъ Джавидъ Бея ѣхать съ нимъ въ Берлинъ, обѣщая ему собрать необходимыя суммы среди Берлинскихъ и Вѣнскихъ Банковъ, но первоначальная попытка въ этомъ отношеніи не привела къ соглашенію. Тогда вновь были возобновлены переговоры съ Парижемъ, не приведшіе, однако, къ результату. И вотъ въ этотъ критическій для турецкаго Правительства моментъ былъ образованъ по личной иниціативѣ Императора Вильгельма, какъ передаютъ изъ весьма освѣдомленнаго источника, синдикатъ австро-нѣмецкихъ банковъ, который хоть и съ большимъ трудомъ, но принялъ на себя реализацію турецкаго займа, выдавъ необходимый авансъ. Въ послѣдніе дни пришло изъ Константинополя извѣстіе что турецкое Правительство рѣшило само строить линію Самсунъ-Сивасъ, сдавая отдѣльные участки выбраннымъ имъ подрядчикамъ. Несомнѣнно, что не имѣя чѣмъ покрыть д е ф и ц и т ъ прошлаго года и вынужденная ради этого заключить на тяжелыхъ условіяхъ заемъ Турція не можетъ приступить къ постройкѣ ж.д. линій на собственныя средства и это рѣшеніе приступить нынѣ

же къ постройкѣ скрываетъ желаніе обойти принятыя ею по отношенію Россіи обязательства, или же этимъ путемъ хотятъ сдать постройку тѣмъ, кто скрывается за спиной предполагаемыхъ подрядчиковъ.

Во всякомъ случаѣ въ виду того, что турецкій Парламентъ возобновитъ свои занятія въ половинѣ Ноября новаго стиля и что вопросъ о постройкѣ Самсунъ-Сивасской линіи будетъ поставленъ на первую очередь, мы позволяемъ себѣ указать на то, что при создавшемся нынѣ весьма затруднительномъ положеніи, которое можетъ быть осложнено и еще какими нибудь непредвидѣнными обстоятельствами, предложеніе англо-русской группы является наиболѣе удачнымъ разрѣшеніемъ вопроса.

Въ подтвержденіе этого мнѣнія мы позволяемъ себѣ привести слѣдующія соображенія : I/ Изъ всѣхъ предложеній, сдѣланныхъ турецкому Правительству по поводу постройки Самсунъ-Сивасской ж.д. - наше предложеніе безусловно является наиболѣе выгоднымъ и пріемлемымъ, что открыто удостовѣрили турецкіе министры и депутаты. 2/ Солидность группы, заключающей въ себѣ самой строителей и заводы, производящіе всѣ необходимые для сооруженія жж. дд. и портовъ матеріалы, даетъ возможность не прибѣгать къ посредничеству Банковъ, въ значительной степени удорожающихъ стоимость сооруженій. 3/ Участіе въ дѣлѣ извѣстныхъ англійскихъ заводовъ и Представителей Русскаго О-ва Парох. и Торговли лишаетъ дѣло политической окраски, столь нежелательной турецкому Правительству.

Вмѣстѣ съ тѣмъ осуществленіе предложенія англо-русской группы, несомнѣнно имѣетъ весьма серьезное, именно политическое значеніе. Постройка желѣзнодорожной сѣти протяженіемъ около 1200километровъ въ сѣверной части Анатоліи и сооруженія двухъ большихъ коммерческихъ портовъ на Черномъ морѣ, которые, какъ и ж.д. сѣть, на долгіе годы останется въ эксплоатаціи англо-русской группы, а главное, установленіе особыхъ пониженныхъ тарифовъ для грузовъ, идущихъ подъ русскимъ флагомъ,- создадутъ противовѣсъ германскому вліянію въ этой части М.Азіи.

Постройка же порта въ Трапезондѣ, кромѣ того, помѣшаетъ захвату со стороны Германіи дверей въ Персію, къ чему такъ настоятельно стремится теперь ея политика.

Все изложенное приводитъ насъ къ глубокому убѣжденію, что начатое нами дѣло по своимъ задачамъ и выгодамъ, которыя оно принесетъ нашему Государству,- есть большое русское дѣло, такъ какъ англійскіе участники дѣла заинтересованы лишь въ финансовомъ осуществленіи выработаннаго плана, и даетъ намъ возможность при наиболѣе благопріятныхъ и выгодныхъ для Турціи условіяхъ создать въ сѣверной части М.Азіи прочное русское вліяніе, основанное на общихъ промышленныхъ и торговыхъ интересахъ.

Это сознаніе даетъ намъ смѣлость обратиться къ Русскому Правительству за поддержкой. Въ теченіи цѣлаго года мы работали какъ частныя лица, безъ Правительственной поддержки, изучая край и условія, при которыхъ предпринятое нами дѣло могло бы осуществиться, но сейчасъ наступаетъ рѣшительный моментъ, когда Русское Правительство должно будетъ сказать свое вѣское слово.

Будучи теперь единственными русскими соискателями этой концессіи и предлагая условія, которыя могутъ менѣе всего встрѣтить возраженія турецкаго Правительства, мы почтительнѣйше ходатайствуемъ о томъ, чтобы Представителю Русскаго Правительства въ Константинополѣ было поручено поддержать наше предложеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы позволяемъ себѣ просить также о томъ, чтобы намъ въ видѣ объявленія было сообщено, что наше ходатайство признано заслуживающимъ вниманія или что къ удовлетворенію таковаго не встрѣчается препятствій. Такое объявленіе намъ необходимо для предъявленія Англійскому Правительству, которое, въ высокой степени сочувствуя нашему дѣлу, обусловливаетъ свою поддержку въ Константинополѣ предъявленіемъ доказательства, что Русское Правительство благосклонно относится къ нашему предложенію.-

// подп. / Анатолій Молчановъ.-

Предсѣдатель
СОВѢТА МИНИСТРОВЪ
"24" Ноября 1910 г.
№ 5494

Проектъ.
Заварицкаго.

Его Высокопре-ву В.Н.
КОКОВЦОВУ.
Того-же содержанія:
Его Пре-ву С.Д.
САЗОНОВУ. №5495.

Милостивый Государь,

Владиміръ Николаевичъ.

Уполномоченный англо-русской группы концессіонеровъ по постройкѣ нѣкоторыхъ линій желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Анатоліи и сооруженію коммерческихъ портовъ въ Самсунѣ и Трапезондѣ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Молчановъ представилъ мнѣ докладную записку, въ коей проситъ содѣйствія Русскаго Правительства къ поддержанію передъ Портою ходатайства названной группы о выдачѣ ей концессіи на сооруженіе желѣзнодорожной линіи Самсунъ-Сивасъ, ~~имѣющей до извѣстной степени~~ могущей, по мнѣнію Дѣйст. Стат. Сов. Молчанова, парализовать наступательное движеніе Германіи на Малоазіатскомъ полуостровѣ.

Вслѣдствіе изложеннаго, препровождая при семъ копію съ упомянутой записки, имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство

ство не отказать почтить меня Вашимъ, по существу приведеннаго ходатайства Действительнаго Статскаго Советника Молчанова, заключениемъ.

Прошу Васъ, Милостивый Государь, принять уверения въ отличномъ моемъ уважении и совершенной преданности.

Подписал: Столыпин

Верно: [illegible]

Доверительно. 160

№ 49854.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ

Ноября 27 дня 1910.

№ 979.

29 XI

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Въ отвѣтъ на письмо отъ 24 сего Ноября № 5495 имѣю честь увѣдомить Ваше Высокопревосходительство, что Д.С.С. Молчановъ представилъ свою записку о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Азiатской Турцiи и оборудованiи нѣкоторыхъ Анатолiйскихъ портовъ также и во ввѣренное мнѣ Министерство.

Я направилъ указанную записку на заключенiе нашего Посла въ Константинополѣ и по полученiи отзыва Гофмейстера Чарыкова не замедлю сообщить Вашему Высокопревосходительству о дальнѣйшемъ ходѣ дѣла.

Примите, Милостивый Государь, увѣренiе въ отличномъ моемъ почтенiи и совершенной преданности.

Сазонов

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.-

2482 №5076

МИНИСТРЪ
ФИНАНСОВЪ.

I.

4/XII 1910 г.

Довѣрительно.

5/XII

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ,

Письмомъ отъ 24 минувшаго ноября за № 5494 Ваше Высокопревосходительство изволили просить моего заключенія по ходатайству уполномоченнаго англо-русской группы концессіонеровъ д.с.с. Молчанова объ оказаніи названной группѣ содѣйствія къ полученію отъ Турціи концессіи на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной части Малой Азіи и оборудованіе коммерческихъ портовъ въ Самсунѣ и Трапезондѣ. Изъ приложенной къ письму Вашему записки названнаго лица усматривается, что, по его мнѣнію, всѣ попытки подобнаго рода, предпринимавшіяся до сихъ поръ разными финансовыми группами,-въ томъ числѣ и поддерживавшимся нами франко-русскимъ синдикатомъ, въ коемъ участвуетъ С.Петербургскій Международный Банкъ, а также американской компаніей Честера,-потерпѣли полную неудачу, и что только представляемая имъ, д.с.с.Молчановымъ, група, имѣетъ нынѣ нѣкоторые шансы на успѣхъ.

По сему поводу имѣю честь сообщить Вашему Высокопревосходительству, что Министерство Финансовъ не рас-

Его Высокопрев-ству
П. А.
СТОЛЫПИНУ.

170

полагаетъ достаточными свѣдѣніями о современномъ положеніи вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи, и потому я лишенъ возможности высказаться по вопросу о томъ, насколько предложеніе англо-русской группы дѣйствительно соотвѣтствуетъ создавшемуся нынѣ въ Турціи положенію вещей и заслуживаетъ того, чтобы ему было оказано предпочтеніе передъ другими имѣвшимися нами ранѣе въ виду комбинаціями.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнію по существу предложеній д.с.с. Молчанова, изложенныхъ въ запискѣ въ общихъ чертахъ, я не могу не высказать слѣдующихъ возникающихъ у меня сомнѣній.

Какъ усматривается изъ записки д.с.с. Молчанова, домогательства группы, представителемъ коей онъ является, сводятся къ полученію, безъ посредниковъ въ лицѣ банковъ, концессіи на постройку желѣзной дороги Самсунъ-Сивасъ съ вѣтвями, съ одной стороны, на Амассію и Ангору, а, съ другой, на Діарбекиръ, а равно на оборудованіе коммерческихъ портовъ въ Самсунѣ и Трапезондѣ.

Изъ этихъ предположеній группы д.с.с.Молчанова мнѣ представляется совершенно не отвѣчающимъ нашимъ интересамъ сооруженіе коммерческаго порта въ Трапезондѣ, такъ какъ осуществленіемъ этого предпріятія будетъ достигнуто только облегченіе доступа въ Персію германскимъ товарамъ, которые, въ виду закрытія транзита иностранныхъ товаровъ черезъ Кавказъ, ввозятся въ Персію главнымъ образомъ черезъ Трапезондъ.

Что касается проектируемыхъ англо-русской группой желѣзныхъ дорогъ, то главною цѣлью этой группы, видимо, является продолженіе существующей въ западной части Малой Азіи рельсовой сѣти на востокъ до Діарбекира. Между тѣмъ до настоящаго времени сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ Черному морю, признавалось заинтересованными вѣдомствами для насъ нежелательнымъ, по стратегическимъ соображеніямъ, и на этой точкѣ зрѣнія стояло и Особое Совѣщаніе 2 іюня сего года.

Правда, всѣ проектируемыя д.с.с.Молчановымъ желѣзнодорожныя линіи пройдутъ внѣ запретной зоны, которая была намѣчена помянутымъ Особымъ Совѣщаніемъ, и лишь восточный ихъ участокъ примкнетъ въ г.Діарбекирѣ къ означенной зонѣ. Однако необходимо имѣть въ виду, что установленіе этой запретной зоны предполагалось съ тѣмъ, чтобы, взамѣнъ устарѣвшаго соглашенія 1900 года, добиться заключенія съ Турціей новаго соглашенія, которое бы дѣйствительно гарантировало насъ отъ проникновенія желѣзнодорожныхъ путей въ указанную зону. Соглашенія въ этомъ смыслѣ донынѣ не послѣдовало,

и Турція сохраняетъ свободу въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ Діарбекира, а при такомъ положеніи вещей намъ едва ли цѣлесообразно содѣйствовать сооруженію линій, которыя затѣмъ легко могутъ быть продолжены Турецкимъ Правительствомъ въ запретную зону.

Въ виду изложеннаго я, съ своей стороны, не считалъ бы возможнымъ высказаться въ пользу оказанія д.с.с. Молчанову содѣйствія въ дѣлѣ осуществленія его предположеній въ ихъ настоящемъ видѣ.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и искренней преданности.

[подпись]

№ 843

"3" декабря 1910 года.

секретно
срочно.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Марта 3 — 911.
№ 169.

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ,

Вчера Великобританскій Посолъ, въ бесѣдѣ со мною, вернулся къ вопросу объ испрошеніи Англіей у Персидскаго Правительства концессіи на желѣзную дорогу отъ Мохаммеры до Хуремабада, въ юго-западной части Персіи, вблизи черты, ограничивающей нашу сферу вліянія, каковой вопросъ былъ уже затронутъ имъ ранѣе, въ началѣ минувшаго Февраля, въ разговорѣ съ Гофмейстеромъ Сазоновымъ. При этомъ Сэръ Джорджъ Бьюкэнанъ высказалъ мнѣ, что Лондонскій Кабинетъ весьма заинтересованъ въ томъ, чтобы нынѣ же обезпечить себѣ означенную концессію, хотя онъ отнюдь не намѣренъ использовать таковую, не сговорившись предварительно на этотъ счетъ съ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Правительствомъ. Посолъ указалъ далѣе на возможность со временемъ продлить сказанную линію на Джульфу, на соединеніе съ нашей Кавказской сѣтью, примѣнительно

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.

къ предложенному нами англичанамъ въ 1908 году проекту проведенія желѣзной дороги отъ Каспійскаго моря черезъ Тегеранъ до Мохаммеры.

Концессія, о которой идетъ рѣчь и которая касалась бы линіи почти параллельной южному участку Багдадской желѣзной дороги отъ города Багдада до Персидскаго залива, повидимому, нужна Великобританскому Правительству, главнымъ образомъ, для успокоенія англійскаго общественнаго мнѣнія, встревоженнаго нашими переговорами съ Германіей относительно соединенія Седидже - Ханекинской вѣтки Багдадской ж.д. съ нашей будущей сѣтью желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной Персіи. Легко возможно, что Лондонскій Кабинетъ имѣетъ кромѣ того въ виду воспользоваться означенной концессіей, какъ средствомъ давленія на Германію въ вопросѣ о южномъ участкѣ Багдадской ж.д., на которомъ, какъ извѣстно, Англія стремится обезпечить себѣ по меньшей мѣрѣ преобладающее вліяніе.

Я не преминулъ указать Послу, какъ это уже и раньше было сдѣлано Гофмейстеромъ Сазоновымъ, на крайнюю невыгодность для насъ намѣчаемой англичанами линіи съ точки зрѣнія нашихъ торговыхъ интересовъ въ сѣверной Персіи. На это Сэръ Д.Бьюкэнанъ вновь поспѣшилъ увѣрить меня, что рѣчь идетъ пока лишь объ испрошеніи концессіи и что раньше осуществленія Лондонскій Кабинетъ во-всякомъ случаѣ не преминулъ бы подробно обсудить съ нами этотъ вопросъ.

Въ заключеніе Посолъ предупредилъ меня, что онъ желалъ бы переговорить объ этомъ дѣлѣ и съ Вашимъ Высокопревосходительствомъ и съ этой цѣлью намѣренъ просить Васъ назначить ему время когда ему можно будетъ съ Вами повидаться. Онъ добавилъ при этомъ, что въ разговорѣ съ Вами онъ предполагаетъ также коснуться вопроса объ установленіи нами извѣстной двѣнадцатимильной полосы территоріальныхъ водъ по побережью Ледовитаго океана, въ связи съ дошедшими до Лондона слухами о томъ, что мы, будто бы, намѣрены установить такую же полосу по нашему побережью на Дальнемъ Востокѣ.

Передавая объ изложенномъ Вашему Высокопревосходительству, для свѣдѣнія, считаю долгомъ присовокупить, что по вопросу о намѣченной англичанами желѣзнодорожной концессіи въ Персіи мною, вмѣстѣ съ симъ, затребовано заключеніе Посланника нашего въ Тегеранѣ.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.-

173

AIDE MEMOIRE.

Dans une conversation qu'il a eue le 11/24 février avec le Ministre des Affaires Etrangères l'Ambassadeur d'Angleterre a fait part à Son Excellence du désir de son Gouvernement d'étudier le tracé d'un chemin de fer entre Mohammerah et Khoramabad. Sir George Buchanan a ajouté que le Gouvernement de Sa Majesté ne manquerait pas de consulter le Gouvernement Impérial avant d'en demander la concession au Gouvernement Persan.

Or le Gouvernement de Sa Majesté estime qu'il y aura intérêt de s'adresser au Gouvernement Persan afin d'obtenir cette concession dans le plus bref délai. Il ne s'agit pour le moment que d'acquérir l'option pour la construction de la dite ligne ainsi que du port à Khor Musa et, avant de se prévaloir de cette option, le Gouvernement de Sa Majesté se propose d'engager une discussion détaillée avec le Gouvernement Impérial. Il ne manquera pas non plus de prêter l'attention la plus sérieuse aux moyens de sauvegarder les intérêts commerciaux de la Russie.

Pour le cas où le Gouvernement Impérial aurait l'intention de mettre en exécution le projet d'une ligne qui, partant de Djoulfa, se raccorderait avec la ligne Mohammerah-Khoramabad, le Gouvernement de Sa Majesté aviserait jusqu'à quel point

point il serait possible d'encourager la participation des capitaux britanniques dans cette entreprise.

St.Pétersbourg,

le 5/18 mars, 1911.

№ 1088.

Временно
Управляющий
Министерствомъ
Иностранныхъ Дѣлъ

5 Марта 1911 г.
№ 177.

СЕКРЕТНО.

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ,

Въ дополненіе къ срочному письму моему отъ 3 Марта с.г. № 169, имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Высокопревосходительству копію съ тождественнаго письма, посланнаго мною вчера Статсъ-Секретарю Коковцову, Генералу-отъ-Кавалеріи Сухомлинову и Тайн.Сов. Тимашеву, въ коемъ я я прошу ихъ сообщить заключеніе по вопросу о пріобрѣтеніи Великобританіею концессіи на желѣзную дорогу отъ гор. Мохаммеры до Хуррамабада, а равно излагаю нѣкоторыя соображенія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ по этому дѣлу.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.-

А. Нератовъ

Его Высокопрев-ву П.А. Столыпину.

175

Копія тожественнаго письма Вр.Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ Д.С.С. Нератова на имя Министровъ Военнаго, Финансовъ и Торговли и Промышленности отъ 4 Марта 1911 г. за №№ 174,175 и 176.

Въ началѣ минувшаго Февраля Великобританскій Посолъ, въ бесѣдѣ съ Гофм.Сазоновымъ сообщилъ, что Лондонскій Кабинетъ желалъ бы заручиться отъ Персидскаго Правительства концессіей на постройку желѣзной дороги отъ г. Мохаммеры до м. Хурремабада въ западной части Персіи, вблизи черты, ограничивающей нашу сферу вліянія. Министръ далъ тогда же понять Сэру Д. Бьюкенану,что такая линія, способствующая проникновенію съ юга иностранныхъ товаровъ въ нашу зону, была бы крайне невыгодна для насъ съ точки зрѣнія нашихъ торговыхъ интересовъ въ сѣверной Персіи.

Нынѣ, въ разговорѣ со мною, Посолъ вернулся къ этому вопросу, причемъ высказалъ, что Великобританское Правительство признаетъ весьма важнымъ для себя возможно скорѣе обезпечить себѣ означенную концессію, хотя оно отнюдь не имѣетъ намѣренія использовать таковую, не сговорившись предварительно на этотъ счетъ съ нами. Онъ указалъ, далѣе, на возможность для насъ со временемъ продлить сказанную линію до Джульфы, на соединеніе съ нашею Кавказскою сѣтью, примѣнительно къ предложенному нами англичанамъ въ 1908 году проекту проведенія желѣзной дороги отъ Джульфы и Каспійскаго моря черезъ Тегеранъ до Мохаммеры.x/

x/ См. Журналъ Особаго Совѣщанія по вопросу о персидскихъ ж.д. 16 Іюля 1908 года.

176

Концессія, о которой идетъ рѣчь и предметомъ которой была бы линія, почти параллельная южному участку Багдадской жел. дороги отъ г. Багдада до Персидскаго Залива, повидимому нужна Великобританскому Правительству главнымъ образомъ для успокоенія англійскаго общественнаго мнѣнія, встревоженнаго нашими переговорами съ Германіей относительно соединенія Садидже-Ханекинской вѣтки Багдадской ж.д. съ нашею будущею сѣтью желѣзныхъ дорогъ въ сѣверной Персіи. Быть можетъ Лондонскій Кабинетъ имѣетъ кромѣ того въ виду воспользоваться означенной концессіей, какъ средствомъ давленія на Германію въ вопросѣ о южномъ участкѣ Багдадской ж.д., на которомъ, какъ извѣстно, Англія стремится обезпечить себѣ по меньшей мѣрѣ преобладающее вліяніе.

Я счелъ нужнымъ, со своей стороны, вновь указать Послу на то, что намѣчаемая англичанами линія была бы весьма неудобна для насъ и добавилъ, что вѣсть о намѣреніи ихъ приступить къ постройкѣ таковой произвела-бы по всей вѣроятности неблагопріятное впечатлѣніе на наше общественное мнѣніе. Въ отвѣтъ на это Сэръ Д.Бьюкененъ поспѣшилъ вновь увѣрить меня, что рѣчь идетъ пока лишь объ испрошеніи концессіи и что раньше ея осуществленія Лондонскій Кабинетъ во всякомъ случаѣ не преминулъ бы подробно обсудить съ нами этотъ вопросъ въ видахъ возможнаго согласованія обоюдныхъ интересовъ.

Сообщая Вашему Высокопревосходительству объ изложенномъ и принимая во вниманіе, что Великобританскій Посолъ по всей вѣроятности въ самомъ непродолжительномъ времени вернется къ сказанному вопросу, имѣю честь покорнѣйше просить почтить меня возможно спѣшно Вашимъ заключеніемъ по настоящему предмету. При этомъ считаю долгомъ высказать съ своей стороны слѣдующія соображенія.

Желѣзная дорога отъ Мохаммеры до Хурремабада пролегала бы на всемъ своемъ протяженіи въ такъ называемой нейтральной зонѣ, въ которой мы, по смыслу ст. III конвенціи 18/31 Августа 1907 г., не пользуемся абсолютнымъ правомъ "вето" по отношенію къ концессіямъ, получаемымъ англичанами. Затѣмъ, изъявивъ согласіе свое на соединеніе Багдадской ж.д. съ нашею будущею сѣтью желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Персіи и открывая тѣмъ самымъ въ будущемъ доступъ германскимъ произведеніямъ на персидскіе рынки, мы едва ли въ правѣ противиться созданію англичанами указаннаго выше пути, ссылаясь на вредъ, который онъ принесетъ нашей торговлѣ. Наконецъ, есть основаніе полагать, что англичане едва ли когда либо приступятъ къ постройкѣ сказанной линіи, даже въ томъ случаѣ, если имъ не удастся такъ или иначе, закрѣпить за собой южный участокъ Багдадской ж.д., если только нѣмцы, путемъ особыхъ тарифовъ или иныхъ какихъ либо стѣсненій, не поставятъ британскій товарообмѣнъ съ рынками сѣверной Персіи въ худшія условія, чѣмъ свой собственный.

Въ виду этихъ данныхъ, я полагалъ бы, что противиться полученію англичанами намѣченной ими концессіи намъ едва ли слѣдуетъ, тѣмъ более, что наше противодѣйствіе въ этомъ важномъ для нихъ вопросѣ произвело бы несомнѣнно въ Англіи весьма тяжелое впечатлѣніе и что, кромѣ того, ска-

занная концессія могла бы быть можетъ попасть въ другія руки, еще менѣе для насъ желательныя.

Еслибъ это заключеніе было признано правильнымъ, то слѣдовало бы конечно обставить наше согласіе на осуществленіе англійскаго предположенія условіями, что концессія не будетъ ими использована иначе, какъ послѣ окончательнаго соглашенія съ нами относительно всѣхъ подробностей этого дѣла, на что, судя по словамъ Сэра Джорджа Бьюкенена, Лондонскій Кабинетъ, повидимому, вполнѣ готовъ пойти.

Примите, Милостивый Государь и проч.

Вѣрно.

Дѣлопроизводитель: Б. Андреевъ

1068

№ 1331.

21/III

СЕКРЕТНО.

Вр. Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ письмамъ своимъ отъ 3 и 5 сего Марта №№ 169 и 177, копіи тожественнаго письма своего Министрамъ Финансовъ, Торговли и Промышленности и Военному отъ 12 того же мѣсяца №№ 216, 215 и 217 и памятной записки, переданной 14 Марта Великобританскому Посольству въ С.Петербургѣ, по вопросу о концессіи англичанъ на постройку желѣзной дороги отъ Мохаммеры до Хурремабада.

С.Петербургъ,
17 Марта 1911 г.
№ 230.

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину.

178

Копія съ тождественнаго письма А.С.С.Нератова на имя Министровъ Торговли и Промышленности, Финансовъ и Военнаго отъ 12 Марта 1911 г. за №№ 215,216 и 217.

Въ дополненіе къ секретному письму моему отъ 4 сего Марта, за №№ 176,174 и 175, имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Высокопревосходительству копіи съ секретныхъ телеграммъ Посланника въ Тегеранѣ отъ 9 сего Марта за №№ 177 и 179, по вопросу о закрѣпленіи англичанами за собою концессіи на постройку желѣзной дороги отъ Мохаммеры до Хурремабада. Вмѣстѣ съ тѣмъ считаю долгомъ сообщить, что въ частной бесѣдѣ, которая была у меня на дняхъ съ Великобританскимъ Посломъ, я въ видѣ личнаго взгляда высказалъ Сэру Джорджу Бьюкенану, что вредное для насъ значеніе сказанной концессіи и неблагопріятное впечатлѣніе, которое она неизбѣжно произвела бы на наше общественное мнѣніе, могли бы быть ослаблены, если бы англичане опредѣлили конечнымъ пунктомъ намѣчаемой линіи не Хурремабадъ, а какой нибудь болѣе южный и слѣдовательно болѣе отдаленный отъ границы нашей зоны пунктъ и если бы одновременно они оказали намъ финансовую помощь въ дѣлѣ сооруженія необходимыхъ намъ дорогъ въ сѣверной Персіи. Такой выходъ изъ положенія представляется мнѣ для насъ тѣмъ болѣе пріемлемымъ, что въ такомъ случаѣ англійская линія не захватила бы всего пространства такъ называемой нейтральной зоны въ этомъ направленіи и, слѣдовательно, не закрѣпила бы за Англіей исключительнаго или хотя бы преобладающаго вліянія въ этомъ районѣ.

Что касается финансированія англичанами постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ на сѣверѣ, то, по имѣющимся во ввѣренномъ мо-

ему управленію Министерствѣ свѣдѣніямъ, въ Петербургъ недавно прибылъ нѣкто Вильямсъ, который отъ имени какой то англійской финансовой группы намѣренъ вступить съ нами въ переговоры относительно сооруженія на англійскіе капиталы Джульфа-Тавризской, а можетъ быть и другихъ какихъ либо желѣзныхъ дорогъ.

Передавая объ изложенномъ, считаю долгомъ высказать, что, какъ намѣреніе англичанъ заручиться упомянутою выше концессіею, такъ и предложеніе Вильямса, являются несомнѣннымъ подтвержденіемъ не разъ уже отмѣчавшагося факта, что вопросъ о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Персіи вполнѣ назрѣлъ. Этого мнѣнія, какъ явствуетъ изъ телеграммы А.С.С. Поклевскаго-Козеллъ за № 177, придерживается также новый персидскій Регентъ. Обстоятельство это, которое намъ надлежитъ имѣть въ виду при дальнѣйшихъ нашихъ переговорахъ съ Германіею о соединеніи Багдадъ-Ханекинской линіи съ будущею сѣтью нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Персіи, должно вмѣстѣ съ тѣмъ, казалось бы, убѣдить и наши промышленные круги въ томъ, что не въ нашей власти ставить какія либо преграды проникновенію въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ иностранной конкуренціи на почти монопольные нынѣ рынки сѣверной Персіи и что для устраненія, хотя бы отчасти, вредныхъ для насъ послѣдствій таковой конкуренціи намъ надлежитъ нынѣ же подготовиться къ собственному нашему желѣзнодорожному строительству въ Персіи.

Примите и проч.

Вѣрно.

За Дѣлопроизводителя Н. Ивановъ

Секретная телеграмма Д.С.С. Поклевскаго-Козеллъ.
Тегеранъ, 9/22 Марта 1911 года. № 177.

Прибывшій сюда на дняхъ съ юга Персіи одинъ изъ главныхъ Директоровъ Англо-Персидской нефтяной компаніи, Шахиншахскаго банка и Англо-Русскаго банка, Гринуэй, въ разговорахъ съ Министрами и Регентомъ лично отъ себя предложилъ финансировать постройку желѣзной дороги отъ Мохаммеры до Хуремабада въ случаѣ согласія на то Великобританскаго и Персидскаго Правительствъ. Министры отозвались сочувственно о проектѣ, но высказали опасенія относительно оппозиціи со стороны Меджлиса. Регентъ же объявилъ себя горячимъ сторонникомъ скорѣйшей постройки желѣзныхъ дорогъ въ Персіи, при чемъ, по мнѣнію его, Россіи и Англіи слѣдовало бы совмѣстно выработать схему желѣзнодорожнаго строительства для Персіи и осуществлять ее постепенно по заранѣе установленному плану и соотвѣтственно съ важностью отдѣльныхъ линій.-

Секретная телеграмма Д.С.С.Поклевскаго-Козеллъ.
Тегеранъ,9 / 22 Марта 1911 года.№ 179.

Получилъ № 271.

Со словъ Барклая могу заключить, что кромѣ указанныхъ Вашимъ Превосходительствомъ причинъ поднятіе нынѣ же Англичанами вопроса о желѣзнодорожной концессіи отъ Мохаммеры до Хуремабада вызвано также отчасти переговорами Оеборна и существовавшимъ нѣкоторое время тому назадъ у Персовъ лихорадочнымъ стремленіемъ найти у частныхъ финансистовъ средства для постройки желѣзныхъ дорогъ. Англійскій Посланникъ отнюдь не увѣренъ въ возможности для Англичанъ нынѣ же получить вышеупомянутую концессію, но онъ считаетъ, что обращеніе съ этимъ требованіемъ къ Персидскому Правительству установитъ въ пользу Англіи право первенства на постройку этой линіи. Мнѣ кажется, что послѣ даннаго нами Англіи въ 1908 году отвѣта намъ трудно принципіально противиться Англійскому проекту. Несмотря на невыгодность для нашихъ торговыхъ интересовъ направленія персидскихъ желѣзныхъ дорогъ съ сѣвера на югъ намъ едва-ли возможно будетъ препятствовать ихъ осуществленію, тѣмъ болѣе, что самыя доходныя и выгодныя для Персіи желѣзныя дороги идутъ именно въ этомъ направленіи. Я считалъ бы поэтому необходимымъ съ нашей стороны подготовить вопросъ постройки желѣзной дороги отъ нашей границы, дабы парализовать вредныя для русской торговли послѣдствія отъ сооруженія дороги съ Юга на Сѣверъ и условиться съ Англіей, чтобы постройка такихъ дорогъ шла постепенно и одновременно, на что Англія не преминетъ согласиться.-

Copie de l'aide-mémoire remis à l'Ambassade Britannique le 14 mars 1911 sub No 219.

S.E. Sir George Buchanan ayant fait part au Ministère IMPERIAL des Affaires Etrangères de l'intention du Gouvernement Britannique de faire des démarches en vue d'obtenir du Gouvernement Persan une concession pour la construction d'une ligne ferrée partant de Mohammerah et se terminant à Khorremabad, le Ministère IMPERIAL a l'honneur de faire à l'Ambassade Britannique la communication suivante.

Etant donné que la ligne projetée se trouve sur tout son parcours dans la zone neutre de la Perse et qu'en vertu de l'art. III de la convention du 18/31 août 1907 concernant la Perse les deux Gouvernements se sont engagés à ne pas s'opposer à la recherche de concessions dans cette zone par les deux parties, le Gouvernement IMPERIAL ne saurait nier le droit du Gouvernement Britannique de faire la démarche en question.

Toutefois le Ministère se voit obligé d'attirer l'attention de l'Ambassade sur le fait que la ligne projetée, dont le point terminus serait situé dans le voisinage immédiat de la ligne limitant la sphère réservée à l'influence russe, ne pourrait ne pas porter préjudice aux intérêts économiques que la Russie possède en Perse et que par suite il est à craindre que l'opinion publique russe n'accueille d'une façon extrêmement défavorable le fait qu'une pareille concession fût obtenue par l'Angleterre.

C'est avec plaisir que le Gouvernement IMPERIAL prend acte en conséquence de la déclaration de Cabinet de Londres qu'il n'est question en ce moment pour l'Angleterre que de s'assurer la concession dont il s'agit et qu'avant de procéder à la mise à exécution de son projet le Gouvernement Britannique compte entrer dans un échange des vues amical avec le Gouvernement Russe afin de régler

d'un commun accord toutes les questions se rattachant à la réalisation éventuelle de cette entreprise.

Le Ministère IMPERIAL tient à offrir à l'Ambassade Britannique ses meilleurs remerciements pour sa déclaration amicale certifiant que le Gouvernement Britannique n'a pas d'objections à ce que des capitaux anglais participent à la construction par la Russie de lignes ferrées dans le Nord de la Perse.-

---

282 1912

Секретно.

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить у сего для свѣдѣнія въ дополненіе къ предыдущей перепискѣ копіи телеграммъ Гофмейстера Чарыкова отъ 4 сего Мая, за №№ 268 и 269. -

С.Петербургъ.

Мая 10 дня 1911 года.

№ 309

Его Высокопрев-ву П.А.Столыпину. -

113

<u>Секретная</u> телеграмма Гофмейстера <u>Чарыкова.</u>
Пера. 4/ 17 Мая 1911 года. № <u>268.</u>

Продолжение моей телеграммы № 249.

При дальнѣйшихъ преніяхъ о Самсунъ-Сивасской дорогѣ Палата не согласилась съ предложеніемъ Правительства открыть ему кредитъ на постройку головной части этой дороги въ счетъ проектируемаго займа и приняла предложеніе бюджетной коммиссіи чтобы вся дорога была построена самой казной на собственныя средства съ широкой колеей, общей стоимостью въ 3 милліона сто пять тысячъ лиръ. Эта сумма разбита на 4 годовыхъ срока и вотирована въ видѣ чрезвычайнаго кредита, но безъ указанія пока способа его покрытія.-

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Пера, 4/17 Мая 1911 г. №269.

Дополненіе къ телеграммѣ №245.

Бомпаръ считаетъ вчерашнее рѣшеніе Палаты, упоминаемое въ №268, очень неблагопріятнымъ для французовъ, но не имѣющимъ рѣшающаго характера. Посолъ будетъ продолжать переговоры въ расчетѣ, что нужда въ деньгахъ заставитъ турокъ, хотя бы къ осени, принять французское желѣзнодорожное предложеніе. Теперешній Кабинетъ по мнѣнію Посла слишкомъ слабъ передъ германскими интригами и корыстнымъ шовинизмомъ Турецкаго Министерства Общественныхъ Работъ. Бомпаръ предвидитъ необходимость сильнаго давленія на Турцію для осуществленія французскаго желѣзнодорожнаго плана.- Проектъ соглашенія объ адріатической желѣзной дорогѣ все еще не разсмотрѣнъ Совѣтомъ Министровъ.-

№ 2355б.

115

Секретно.

КМ ...

27/V 911

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ предшествующей переспискѣ, двѣ телеграммы Россійскаго Посла въ Константинополѣ по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.-

С.Петербургъ, 27 Мая 1911 года.

№ 342.

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину.

/18

<u>Секретная</u> телеграмма Гофмейстера <u>Чарыкова</u>.
Пера, 20 Мая/2 Iюня 1911 г. №<u>322</u>.

Ссылаюсь на мою депешу №57.

Французскiй Посолъ сообщилъ мнѣ, что Великiй Везирь отступилъ отъ своихъ новыхъ домогательствъ. Нынѣ Порта требуетъ лишь одновременнаго подписанiя договоровъ объ изысканiяхъ Адрiатической дороги и всѣхъ прочихъ предоставленныхъ французамъ линiй. Это конечно замедлитъ Адрiатическое дѣло, но въ общемъ выгодно для французовъ и не противорѣчитъ нашимъ условiямъ.-

117

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 23 Мая/5 Iюня 1911 г. № 348.

Продолженіе моей телеграммы № 322.

Французскій Посолъ предложилъ своему Правительству не допускать котировки въ Парижѣ займа, разрѣшеннаго Турецкимъ Парламентомъ на сооруженіе шоссейныхъ дорогъ, прежде чѣмъ будетъ достигнутъ положительный результатъ въ дѣлѣ переговоровъ о предоставленіи французамъ изысканій Адріатической дороги и всѣхъ прочихъ линій требуемой ими сѣти. Казалось бы желательнымъ поддержать это предложеніе въ Парижѣ съ нашей стороны.-

№ 2391.

2052

МИНИСТРЪ
ФИНАНСОВЪ.

Довѣрительно.

Милостивый Государь
Петръ Аркадьевичъ.

Имѣю честь препроводить при семъ Вашему Высокопревосходительству экземпляръ составленной по порученію моему, на основаніи имѣющихся въ Министерствѣ Финансовъ данныхъ, записки о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ совершенномъ моемъ уваженіи и искренней преданности.

Коковцов

№ 315
"28" мая 1911 г.

Его Высокопрев-ству
П.А.Столыпину.

Секретно.

189

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ, копію депеши Гофмейстера Чарыкова отъ 17 Мая с.г. № 57 по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.-

С.Петербургъ,
1 Іюня 1911 года.

№ 377.

Его Высокопр-ву П.А. Столыпину.

Депеша Гофмейстера Чарыкова.

Пера. 17/30 Мая 1911 г. №57.

Франко-турецкіе желѣзнодорожные переговоры встрѣчаютъ снова чрезвычайныя затрудненія.

Несмотря на недавнія заявленія Великаго Везиря что остается лишь подписать договоръ объ изысканіяхъ Адріатической дороги, французамъ предъявлено теперь по совокупности ихъ домогательствъ четыре новыхъ предложенія:

I/ Порта не желаетъ болѣе предоставить французамъ желѣзнодорожную линію отъ Болгарской границы. Эту линію французы, какъ извѣстно и не собирались строить. Но она имъ необходима какъ предметъ обмѣна съ Германско-Австрійскимъ Обществомъ Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на участокъ Приштина-Мрдаре, на который названное общество имѣетъ преимущественное право и обладаніе которымъ безусловно необходимо для осуществленія Адріатическаго проекта.

Это предложеніе направлено исключительно къ удовлетворенію Германско-Австрійскихъ интересовъ и вполнѣ соотвѣтствуетъ тѣмъ свѣдѣніямъ о германскомъ противодѣйствіи адріатическому проекту которыя содержатся въ секретной телеграммѣ ИМПЕРАТОРСКАГО Посланника въ Бѣлградѣ отъ 10-го Мая с.г.

№ 76.

2/ Турки предлагают французам исключить изъ ихъ Малоазіятской сѣти участокъ Сило-Іозгадъ.

Это дѣлается равнымъ образомъ въ угоду Германіи, надѣющейся въ случаѣ отмѣны или измѣненія Русско-Турецкаго соглашенія 1900 года, заполучить не только участокъ отъ Ангоры до Іозгада, но и всю линію до Сило, на магистрали Самсунъ-Сивасъ.

3/ До сихъ поръ Турки предоставляли французамъ не только постройку, но и эксплоатацію Малоазіятской сѣти. Теперь Порта предлагаетъ добавить къ слову exploitation выраженіе éventuelle. Иначе говоря, Турки хотятъ заставить французовъ построить имъ малоазіятскія дороги, сохранивъ за собою право передать ихъ эксплоатацію въ другія, хотя бы нѣмецкія руки. Кстати, уговоръ 1900 года упоминаетъ лишь о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ извѣстной Черноморской зонѣ. Относительно же преимущественнаго права русскихъ капиталистовъ и на эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ, текстъ уговора не содержитъ въ семъ отношеніи прямыхъ указаній.

4/ Наконецъ, Великій Везирь самъ заявилъ недавно въ Парламентѣ, что дѣло Македонско-Албанскихъ дорогъ и Мало-Азіятской сѣти связано /englobé/ въ общей схемѣ соглашенія съ Франціей, къ области коего относится и вопросъ о займѣ въ 25 милліоновъ лиръ.

Теперь Хакки Паша отказываетъ французам во включеніи въ Адріатическій контрактъ оговорки

относительно цѣлокупности всего французскаго предпріятія.

Французскій Посолъ передавая мнѣ о выше изложенномъ добавилъ, что въ разговорѣ съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, 13/26 сего Мая онъ сказалъ Рифаату Пашѣ слѣдующее. "Вмѣсто того, чтобы заключить съ французскими предпринимателями соглашеніе на условленныхъ уже основаніяхъ, Вы постоянно требуете отъ насъ новыхъ уступокъ, удовлетворяющихъ не турецкимъ, а германскимъ интересамъ. Если Вы хотите чтобы мы вели переговоры о желѣзныхъ дорогахъ въ Турціи въ Берлинѣ, то мы, можетъ быть туда и обратимся." Министръ разсыпался въ увѣреніяхъ что это совсѣмъ не такъ. Но французскій Посолъ далъ инструкцію здѣшнимъ представителямъ французскихъ предпринимателей отвѣтить категорическимъ отказомъ на всѣ четыре упомянутыя выше турецкія предложенія.

Я вполнѣ одобрилъ это рѣшеніе Г. Бомпара не итти на дальнѣйшія уступки, въ сознаніи, что рано или поздно нужда въ деньгахъ заставитъ Турецкое Правительство пожертвовать второстепенными нѣмецкими интересами ради обезпеченія жизненныхъ интересовъ самой Турціи. Посолъ предполагаетъ при этомъ не соглашаться также ни на одно изъ очередныхъ финансовыхъ пожеланій Турціи, каковы: повышеніе таможенныхъ пошлинъ и налогъ "теметтю", ни даже на продленіе 3-хъ % таможенной надбавки, срокъ которой истекаетъ 13/26 Іюня 1914 года. Однако, время когда означенная нужда достигнетъ требуемой остроты наступитъ не ранѣе будущаго 1912 года.

Германо-Австрійскій синдикатъ взялся, въ условленный срокъ 1/14 сего Мая, осуществить вторую долю купона прошлогодняго займа, такъ что покрытіе дефицита текущаго бюджетнаго года обезпечено для Турціи помимо обращенія къ французскому денежному рынку. Между тѣмъ, постройка Самсунъ-Сивасской дороги казеннымъ способомъ, начатое 28 Марта с.г., подвигается довольно успѣшно, какъ это явствуетъ изъ донесенія Императорскаго Вице-Консула въ Самсунѣ отъ 4-го сего Мая за №99. Небольшія сравнительно, средства/три съ половиной милліона лиръ/, ассигнованныя Парламентомъ на это предпріятіе и разсроченныя на четыре года, могутъ быть, по мнѣнію Французскаго Посла добыты помимо Франціи. Такую умѣренную сумму турки могутъ получить, въ благовидной бюджетной формѣ, даже въ Вѣнѣ и Берлинѣ, и. тымъ образомъ осуществить, хотя и нѣсколько медленно- но не выходя изъ рамокъ уговора 1900 года, мечту турецкихъ шовинистовъ и любителей наживы- соорудить Самсунъ-Сивасскую линію, по примѣру Хеджасской, исключительно турецкими силами.

Еще однимъ невыгоднымъ для французовъ обстоятельствомъ является новѣйшее измѣненіе въ проектѣ концессіи Честера.

Въ окончательной редакціи означеннаго проекта, обсуждаемой нынѣ Парламентомъ, компаніи Честера обезпечена на будущей линіи Самсунъ-Харпутъ обавка - одну треть съ тарифовъ на перевозку строительныхъ и иныхъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ причемъ между названной линіей и Честеровской сѣтью будетъ установленъ льготный тарифъ/Tarif préférentiel/

Если Честеровскій проектъ пройдетъ, то Французамъ будутъ предъявлены съ турецкой стороны указанныя тарифныя уступки, какъ безусловное законемѣрное условіе дарованія имъ права построить и эксплуатировать линію Самсунъ-Харпутъ. Тѣмъ самымъ французы лишатся (навсегда) главнаго средства воздѣйствія на компанію Честера въ вопросѣ о постройкѣ его линіи къ Востоку отъ Діарбекира. Правда, что, согласно новому проекту, компанія Честера обязана построить желѣзную дорогу только до Битлиса, а не до Вана, какъ это сначала предполагалось. Линія же Сулейманія представляетъ для насъ менѣе важное значеніе, чѣмъ болѣе сѣверныя развѣтвленія Малоазіатской сѣти.

Изложенный выше оборотъ Франко-Турецкихъ желѣзнодорожныхъ переговоровъ непріятенъ для насъ, невыгоденъ для французовъ, но вреденъ и убыточенъ больше всего для Турціи. Дѣйствительно, замедленіе и затрудненіе означенныхъ переговоровъ влекутъ за собою для Турціи слѣдующія послѣдствія:

1/ Французскій денежный рынокъ остается закрытымъ для Турціи.

2/ Турція лишается возможности повысить до 15% ad valorem таможенныя пошлины и получить съ иностранцевъ налогъ "темэттю". Если же переговоры съ французами затянутся, то Порта рискуетъ возвратомъ къ первобытной таможенной пошлинѣ въ 8% ad valorem.

3/ Желѣзнодорожное строительство на всемъ протяженіи запретной зоны 1900 года производится лишь самымъ медленнымъ, труднымъ и дорогимъ способомъ - средствами турецкой казны.

4/ Самое сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ означенномъ огромномъ районѣ ограничивается головнымъ участкомъ линіи Самсунъ-Сивасъ. О приступѣ же къ постройкѣ прочихъ линій этого района, объявленныхъ Великимъ Везиремъ насущно необходимыми /см. мою телеграмму Г-ну Управляющему Министерствомъ отъ 1/14 Мая с.г. за № 249./, именно Ангора-Сивасъ, Сивасъ-Эрзерумъ и Трапезондъ-Эрзерумъ, - нѣтъ вовсе рѣчи.

Благодаря сему мы можемъ, какъ мнѣ кажется, спокойно выжидать вмѣстѣ съ Французскимъ Правительствомъ той психологической минуты, когда Турція окажется вынужденной просить у французовъ денегъ, и тогда поставить ей заранѣе намѣченныя условія.

Примите и проч....

№ 2526. 161

8-VI. 1911

143

Секретно.

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ, копію секретной телеграммы Гофмейстера Чарыкова № 379, по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.-

С.Петербургъ,
6 Іюня 1911 года.

№ 364.

Его Высокопр-ву П.А. Столыпину.

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 3/16 Іюня 1911 г. №379.

~~Ссылаюсь на мою депешу №264.~~

Порта возобновила переговоры съ французскими предпринимателями, предложивъ имъ контрпроектъ декларацiи, обезпечивающей связь между адрiатическими изысканiями и постройкой мало-азiатской желѣзнодорожной сѣти. Контрпроектъ отправленъ въ Парижъ и считается французами прiемлемымъ. Потребую у Бомпара его окончательный текстъ сообщенія Портѣ французскаго отвѣта.-

№ 2507. 176

Секретно.

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, въ дополненіе къ предшествующей перепискѣ, копію депеши Гофмейстера Чарыкова отъ 27 Мая 1911 года, по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.-

С.Петербургъ,
10 Іюня 1911 года.

№ 368.

Его Высокопр-ву П.А. Столыпину.

116

Депеша Гофмейстера Чарыкова
Буюкдере 27 Мая 9 Іюня 1911 г. №260..

Здѣшніе американцы возмущены образомъ дѣйствій Турецкаго Правительства, добившагося отсрочки обсужденія Честеровскаго проекта до осенней Парламентской сессіи, о чемъ я имѣлъ честь телеграфировать Вашему Превосходительству 21-го сего Мая за №324

Вслѣдъ за этимъ событіемъ всѣ американцы уѣхали отсюда управляющій Посольствомъ, Посланникъ въ Бухарестѣ Картеръ – въ отпускъ въ Парижъ, самъ Честеръ и его сотрудникъ, инженеръ Кольтъ – въ Америку.

Прощаясь со мною, г. Картеръ разсказалъ мнѣ что вина во всемъ происшедшемъ падаетъ на Великаго Везиря Хакки Пашу. Онъ умышленно затянулъ дѣло до конца сессіи и, въ противность всѣмъ приличіямъ, внесъ въ Палату, одновременно съ законопроектомъ объ утвержденіи договора съ компаніей Честера, оффиціальную записку своего подчиненнаго Директора Департамента Желѣзныхъ Дорогъ Мухтаръ-Бея, доказывающую, что этотъ законопроектъ долженъ быть отвергнутъ.

Посланникъ не скрылъ отъ меня, что ему недвусмысленно намекали на необходимость дать Хакки Пашѣ взятку.

но что американскіе капиталисты отнеслись къ этой мысли отрицательно.

Противодѣйствіе Великаго Визиря было ,по убѣжденію Посланника ,внушено Портѣ нѣмцами ,и систематическія нападки на проектъ Честера ,печатавшіяся за послѣднее время въ газетѣ "Jeune Turc" ,были германскаго происхожденія.

Возобновитъ -ли Честеръ свои домогательства осенью- Посланникъ не знаетъ . Это будетъ зависѣть отъ рѣшенія представляемыхъ имъ капиталистовъ.Во всякомъ случаѣ,если даже Парламентъ приметъ Честеровскій проектъ осенью этого года ,къ изысканіямъ можно будетъ приступить лишь будущей весною .Пока Великимъ Визиремъ останется Хакки Паша ,американцамъ нельзя надѣяться на успѣхъ.

Въ депешѣ отъ 17/30 сего Мая за №57 ,я уже имѣлъ честь ,отмѣтить нѣкоторыя существенныя и невыгодныя для насъ измѣненія ,внесенныя турками въ первоначальный проектъ концессіи Честера .

Къ нимъ Парламентская коммиссія добавила еще слѣдующія:

1/ Изысканія должны быть произведены не только для узкой колеи ,но и для широкой и

2/ Постройка всей Честеровской сѣти ,т.е. не

только линіи Юмурталыкъ Харпутъ-Діарбекиръ ,но и линій Діарбекиръ-Битлисъ и Діарбекиръ-Сулейманіе ,должна быть окончена въ опредѣленный срокъ -именно въ 12 лѣтъ.

Весьма возможно ,что при дальнѣйшемъ обсужденіи Честеровскаго проекта въ него будутъ введены и иныя измѣненія того же свойства,изъемливающія Честеровское предпріятіе изъ нашего и французскаго контроля и гарантирующія туркамъ дешевую и срочную постройку нежелательныхъ для насъ линій ,въ сторону Вана и Сулейманіе ,внѣ сферы ; предоставленной нашему вліянію соглашеніемъ 1900 года .

Въ виду сего намъ не приходится особенно жалѣть о новой отсрочкѣ и вѣроятно окончательной неудачѣ Честеровскаго проекта ,каковая является ,несомнѣнно результатомъ германскаго воздѣйствія на Великаго Визиря.

Хотя Баронъ Маршаллъ и говоритъ теперь,что онъ не враждебенъ этому проекту я не могу однако не припомнить пророчества Посла ,"что Честеромъ не будетъ построено ни одного километра."

Надо лишь опасаться,какъ бы Великій Визирь и его Германскіе совѣтники не придумали ,взамѣнъ Честеровской концессіи ,какой нибудь комбинаціи ,еще менѣе доступной нашему вліянію и еще болѣе для насъ вредной.

Однако, не всѣ германофильскія предположенія Великаго Визиря удаются: проваливая проектъ Честера, Хакки Паша провелъ черезъ Палату Депутатовъ концессію въ пользу Германскаго Общества Анатолійской дороги на вѣтвь отъ Ада-Базара до Болу x/ съ продолженіемъ еще на 60 километровъ до каменноугольныхъ залежей, изслѣдованныхъ однимъ германскимъ инженеромъ."

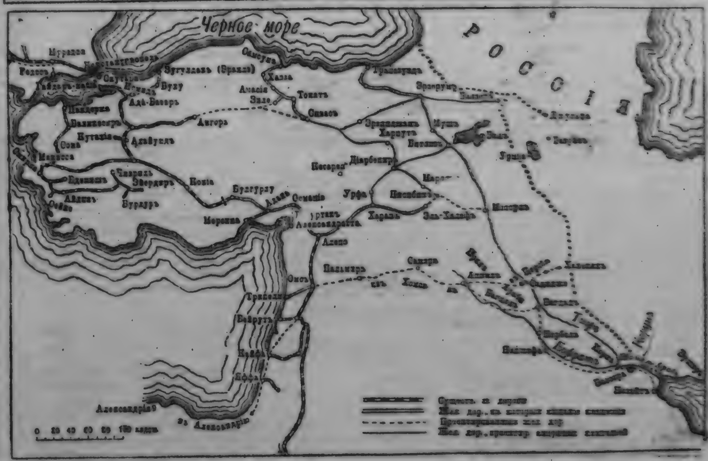
Законопроектъ этотъ наткнулся на сопротивленіе Сената, враждебнаго Хакки Пашѣ и его радикальной внутренней политикѣ, и Сенатъ отложилъ разсмотрѣніе концессіи Ада-Базаръ-Болу — до осени.

Въ результатѣ этихъ сложныхъ интригъ для Турціи потерянъ по крайней мѣрѣ еще одинъ годъ въ дѣлѣ приступа къ сооруженію несомнѣнно полезныхъ для нея въ экономическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ.

Примите и пр.

---

x/ См. мою телеграмму отъ 26 го Апрѣля с.г., за №232.-

Черное море
РОССІЯ
ПЕРСІЯ
Эгейское море
Синопъ
Самсунъ
Андко-шехръ
Болу
Кауза
Токатъ
Пандерма
Ангора
Бруса
Балкесиръ
Смирна
Бурдуръ
Эйердиръ
Адалія
Сисъ
Адана
Мерсина
Алеппо
Кипръ
Бейрутъ
Дамаскъ
Хайфа
Яффа
Іерусалимъ
Хитъ
Багдадъ
Евфратъ
Бассора
Госуд. границы
Госуд. дороги, которыя будутъ строить
0 100 300 500 килом.

Черное море
РОССІЯ
Самсунъ
Трапезундъ
Эрзерумъ
Буху
Ада-Базаръ
Амасія
Зиле
Токатъ
Сивасъ
Пандерма
Балкесиръ
Ангора
Кутахія
Сома
Манисса
Харпутъ
Муша
Ванъ
Битлисъ
Діарбекиръ
Кесарея
Эйердиръ
Бурдуръ
Конія
Бургурлу
Урфа
Османія
Харанъ
Мерсина
Александретта
Алеппо
Самара
Пальмира
Хомсъ
Триполи
Бейрутъ
Хайфа
Яффа
Александрія
въ Александрію
0 20 40 60 80 100 килом.

199

Доб $\frac{6}{VIII}$

Возвращено

Имею честь представить при семъ затребованную Вашимъ Высокопревосходительствомъ предыдущую переписку къ возвращаемому письму Камергера Нерачева, за № 491.

Тимевъ

1 Авг. 911г.

№ 2855.

5 ИЮЛ 1911
234

В.секретно.

200

ВРЕМЕННО УПРАВЛЯЮЩИЙ
МИНИСТЕРСТВОМЪ
ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ.
Іюля 4 дня 1911.
№ 435

6/VII 911.

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Происходившіе между Франціей и Турціей переговоры о постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій на территоріи послѣдней, затихшіе на нѣкоторое время, по доходящимъ до насъ нынѣ свѣдѣніямъ должны возобновиться въ самомъ непродолжительномъ времени.

Въ связи съ этимъ Гофмейстеромъ Чарыковымъ былъ выработанъ совмѣстно съ Французскимъ Посломъ особый протоколъ соглашенія, коимъ обусловливаются взаимоотношенія наши съ Франціей, въ случаѣ участія послѣдней въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.

Препровождая у сего копію означеннаго протокола къ Вашему Высокопревосходительству, считаю долгомъ присовокупить, что вмѣстѣ съ симъ я вхожу въ сношенія съ заинтересованными Вѣдомствами для выясненія, насколько подобный актъ при настоящихъ условіяхъ обезпечиваетъ интересы наши и не встрѣ-

Его Высокопрев-ву
П.А.Столыпину.

чается ли, съ ихъ стороны, необходимость какихъ либо въ немъ измѣненій.

Доводя объ изложенномъ до свѣдѣнія Вашего, пользуюсь настоящимъ случаемъ, дабы возобновить Вамъ, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности. -

А. Нератов

Secret

Projet de Protocole.

Les Ambassadeurs de Russie et de France à Constantinople ayant été chargés par leurs Gouvernements d'étudier ensemble les modalités d'une entente concernant la sauvegarde des intérêts commerciaux, financiers et militaires de la Russie et de la France dans la construction et l'exploitation de certaines lignes de chemins de fer projetées dans l'Empire Ottoman sont tombés d'accord pour soumettre à l'approbation de leurs Gouvernements respectifs les dispositions suivantes:

I.

Les deux Ambassades se tiendront mutuellement au courant des négociations qui se poursuivent à Constantinople relativement aux chemins de fer dont l'énumération suit au III du présent protocole.

II.

Ces négociations ont pour but la construction et l'exploitation par des groupes Français de lignes de chemins de fer soit par voie de concession en Turquie d'Europe soit au moyen, en Anatolie, de 2 accords distincts, savoir un contrat de construction pour le compte du Gouvernement Ottoman à conclure entre celui-ci et une compagnie Française d'entreprises et une convention d'affermage de l'exploitation par une société Ottomane à créer à l'aide de capitaux pricipalement Français.

Les 2 Ambassades envisagent aussi et favoriseront la réalisation d' une entente entre les contractants Français et le groupe Américain " Chester", ou la société qui lui serait substituée, en vue de la jonction éventuelle des lignes respectivement construites et exploitées par eux et de la sauvegarde de leurs intérêts communs dans la construction et l'exploitation de ces lignes et le développement des 2 réseaux.

Le Gouvernement Ottoman ayant exprimé le désir de s'entendre avec le Gouvernement IMPERIAL de Russie au sujet du remplacement de l'accord Russo-Turc de l'année 1900 concernant les chemins de fer d'Anatolie par un autre acte, des pourparlers auront lieu aussi sur cette matière; ils se poursuivront entre l'Ambassade IMPERIALE de Russie à Constantinople et la Sublime Porte.

III

Les lignes de chemins de fer visées par le présent protocole sont les suivantes:

A. Turquie d'Europe .

I - Le chemin de fer dit "Danube-Adriatique", partant de la frontière Serbe à Mrdaré et se dirigeant vers la Mer Adriatique par ou près Prichtina, Prizrend et Scutari avec embranchement sur Diakovo et Ipek.

2 - Une ligne de Sirovitch à Janina et à la mer.

3 - Eventuellement une ligne partant de la frontière Bulgare pour gagner Gradska par Istib et se prolongeant de Gradska à Dibré par Monastir.

4 - Eventuellement une ligne reliant Elassona à Caraférié.-

B. Turquie d'Asie .

I - La ligne de Samsoun-Sivas-Dibré-Kharpout avec prolongement éventuel jusqu'à Diarbékir et embranchement, à l'est, de Tourkal à Tokat et à l'ouest, de Zilé vers Yozgad.

2 - La ligne de Dibré à Erzindjan et Erzeroum.

3 - Le chemin de fer de Trébizonde à Erzeroum.

4 - Eventuellement une ligne de Diarbékir à Bitlis et Van.

Cette liste sera complétée ou modifiée selon la marche des négociations qui se poursuivent actuellement à Constantinople.

IV

Pour ce qui est des lignes susvisées de la Turquie d'Europe le Gouvernement Russe attache au chemin de fer "Danube-Adriatique" une importance toute particulière.

Le Gouvernement Français joindra ses efforts aux siens et lui prêtera son appui diplomatique auprès du Gouvernement Ottoman et, s'il était reconnu utile d'un commun accord, auprès des Gouvernements Italien, Serbe et Monténégrin, afin de faciliter et d'activer la construction et le raccordement et d'assurer l'utile exploitation du chemin de fer "Danube - Adriatique" de façon à ce qu'il soit achevé et ouvert au trafic international avant la ligne de Mitrovitza-Ouvets dans le cas où la construction de celle-ci viendrait à être décidée par le Gouvernement Ottoman.

Le Gouvernement Russe est disposé à apporter dans ce but les modifications nécessaires aux stipulations de l'accord existant au sujet du syndicat Danube-Adriatique.

Pour les autres lignes à construire et à exploiter en Turquie d'Europe le Gouvernement Français peut compter sur le concours amical du Gouvernement Russe dans tout ce qui pourrait servir les intérêts Français.

V

Les lignes des chemins de fer susvisés à construire en Anatolie, à l'exception de celle de Diarbékir à Van, sont situées dans la zône réservée par l'accord Russo-Turc de 1900 aux capitalistes Russes; le Gouvernement IMPERIAL n'envisage pas moins avec faveur la construction et l'exploitation de toutes ces lignes par des entrepreneurs et capitalistes Français dans les formes et aux conditions énumérées au présent protocole.

Ces lignes doivent être rangées à ce point de vue en 2 catégories;

I - La ligne principale de Samsoun à Kharpout avec son prolongement jusqu'à Diarbékir et ses embranchements de Tokat et de Yozgad.

2 - Les voies ferrées autres que l'embranchement de Tokat situées à l'est de la ligne de Samsoun à Diarbékir, savoir celles de Dibré à Erzeroum, de Trébizonde à Erzeroum et éventuellement de Diarbékir à Van.

En ce qui concerne les lignes de la première catégorie il est à souhaiter qu'elles soient étudiées, construites et mises en exploitation dans le plus bref délai en prenant uniquement en considération leur rendement financier et économique; pour celles de la seconde catégorie, les études peuvent être faites aussi tôt et aussi rapidement que cela conviendra aux entrepreneurs Français, mais il y aura lieu, pour leur constructions, de tenir compte en outre des intérêts militaires qui s'y trouvent engagés.

L'Ambassadeur de France à Constantinople ayant déja fait valoir auprès de la Sublime Porte toute l'importance qu'il y a pour elle à s'entendre avec le Gouvernement Russe en vue de remplacer l'accord de 1900 par un autre acte plus conforme à la situation actuelle, il n'y a pas lieu de faire mention de l'accord de 1900 dans les contrats de construction à conclure entre les entrepreneurs Francais et le Gouvernement Ottoman, ces contrats visant exclusivement le côté technique des travaux à

effectuer tandis que le réglement des questions politiques et diplomatiques qui se rattachent à l'accord Russo-Turc de 1900 incombe entièrement aux Gouvernements Russe et Ottoman.

" A défaut de modifications apportées a cet accord avant la remise au Ministre Ottoman des Travaux Publics des études relatives aux lignes de la seconde catégorie, tous pourparlers ultérieurs avec la Porte concernant des contrats de construction, l'examen contradictoire et l'établissement des prix forfaitaires et du délai de constructions des lignes de cette catégorie resteront subordonnés au consentement préalable de la Russie, basé lui même sur l'accord a intervenir entre elle et la Turquie au sujet des modifications susmentionnées. Bien entendu, c'est au Gouvernement Russe qu'il appartiendra, le cas échéant, de s'opposer aux pourparlers dont il s'agit. Pour la réalisation des dispositions du présent article le Gouvernement Russe peut compter sur le concours amical du Gouvernement Français pour faire prévaloir ses vues." (

YI

Les divers contrats de concession, de construction et d'affermage qui se rapporteront à la construction et à l'exploitation des lignes visées par le III du présent protocole seront communiqués confidentiellement, en temps utile, par l'Ambassadeur de France à l'Ambassadeur de Russie.

Les dispositions prises dans les contrats d'emprunts destinés à subvenir aux dépenses d'établissement de celles des dites lignes qui seront construites à l'entreprise pour le compte du Gouvernement Ottoman et qui auront pour objet d'assurer, d'une façon que le Gouvernement Français jugera suffisante, l'affectation à ces dépenses du produit de ces emprunts, seront également communiquées confidentiellement à l'Ambassade IMPERIALE de Russie.

YII

Dans les conseils d'administration de la compagnie concessionnaire du "Danube - Adriatique" et de la société d'exploitation du réseau de l'Anatolie du Nord, les intérêts russes seront représentés, tant dans la partie de ces conseils qui siège à Constantinople que dans celle qui siège à Paris, au moins par un membre, qui jouira des mêmes droits et de la même situation que les autres membres des dits conseils d'administration.

Ces représentants des intérêts Russes pourront ne pas être de nationalité Russe si des considérations diplomatiques dont les deux Gouvernements demeurent juges s'y opposent, mais ils seront en tous cas proposés au choix de l'Assemblée générale sur la désignation officieuse des institutions compétentes Russes participant à l'affaire.

YIII.

Lors de la construction et de l'exploitation des lignes projetées en Anatolie une part à établir par une entente entre les participants Russes et Français sera réservée aux matériaux Russes, tels que rails, wagons, locomotives, ouvrages de pont, etc.---; la préférence sera également donnée, à conditions égales, au pétrole et autres produits Russes n'ayant pas en France de similaires de la même qualité.

Si les circonstances venaient à le permettre, un nombre limité de techniciens subalternes Russes recommandés par le Gouvernement ou les participants Russes serait admis au service de l'entreprise de constructions et de la société d'exploitation des lignes visées au même titre que les employés Français. Un nouvel échange de vues aura lieu, le moment venu, à ce sujet entre les deux Ambassades.

IX.

En matière de tarifs sur les mêmes lignes il sera assuré au commerce Russe d'importation et d'exportation le traitement de la nation la plus favorisée, et les facilités pratiques les plus larges lui seront accordées en toutes matières.

Dans le port de Samsoun un mouillage de premier choix sera réservé aux navires Russes et surtout aux paquebots y faisant un service régulier

X.

L'entente envisagée au II-c du présent protocole entre les contractants Français et le groupe Américain "Chester", ou la société qui lui serait substituée, aura pour but, d'une part, de réglementer les relations des deux réseaux dans des conditions également profitables pour tous deux, notamment en facilitant l'adduction par la voie de Samsoun des

matériaux nécessaires à la construction et à l'exploitation du réseau Américain et en procurant aux voyageurs et marchandises provenant de ce réseau un débouché facile et avantageux sur la Mer Noire et, d'autre part- d'amener le groupe Américain "Chester", ou la société qui lui serait substituée, à prendre l'engagement de ne pas commencer la construction de voies ferrées à l'est du méridien de Diarbékir sans le consentement préalable des contractants Français.

XI.

Dans le cas où d'autres questions relatives aux chemins de fer énumérés au III-o du présent protocole viendraient à se présenter, les soussignés se réservent de les examiner ensemble dans le sens des stipulations de celui-ci et de les soumettre éventuellement à l'appréciation de leurs Gouvernements./.

№ 4430 № 3016.

207

Срочно.

18 VII

Временно управляющий Министерством Иностранных Дѣлъ

Июля 16 дня 1911 г.

№ 473

Я полагаю, что подчеркнутая мною оговорка в п. 2-ом изложенного контр-проекта едва-ли гарантирует нас от постройки невыгодных для нас дорог, ведущих к Кавказской границе. Желательно было-бы, чтобы по крайней мере Французское Правительство не могло впоследствии ссылаться на то, что с нашей стороны вопроса [illegible] для нас тягостного.

22 июня

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Въ дополненіе къ предъидущей перепискѣ имѣю честь препроводить у сего къ Вашему Высокопревосходительству поступившіе за послѣднее время документы, относящіеся до положенія дѣла французскаго желѣзнодорожнаго строительства въ Турціи.

Изъ содержанія этихъ документовъ явствуетъ, что вопросъ о передачѣ постройки желѣзныхъ дорогъ французскому синдикату находится въ заключительной стадіи и что въ случаѣ принятія Портою предлагаемыхъ синдикатомъ измѣненій въ турецкомъ контръ-проектѣ послѣдуетъ подписаніе договора, въ который войдутъ и мало-азіатскія линіи, въ томъ числѣ и линіи къ нашей Кавказской границѣ.

Вполнѣ оцѣнивая невыгодность для насъ послѣднихъ, я позволяю себѣ высказать, однако, предположеніе, въ согласіи съ мнѣніемъ Гофмейстера Чарыкова, что помянутыя

Его Высокопр-ву П.А. Столыпину.

измѣненія въ контръ-проектѣ въ связи съ намѣченнымъ соглашеніемъ нашимъ съ Франціею /Письмо мое отъ 4 Іюля 1911 года № 435/ въ извѣстной степени предоставляетъ намъ возможность противодѣйствовать постройкѣ линій, несоотвѣтствующихъ условіямъ нашего Соглашенія съ Турціею 1900 года.

Руководствуясь этими соображеніями я не счелъ необходимымъ принятіе экстренныхъ мѣръ къ воспрепятствованію скорѣйшему заключенію франко-турецкаго желѣзнодорожнаго соглашенія, принимая въ особенности во вниманіе уже прямо опасную для насъ возможность при такихъ условіяхъ перехода желѣзнодорожнаго строительства въ Турціи въ нѣмецкія руки.

Объ изложенномъ почитаю довести до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, покорнѣйше прося не отказать въ возможно срочномъ увѣдомленіи меня о взглядѣ Вашемъ на этотъ вопросъ.

Примите, Милостивый Государь увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности .-

[signature]

Déclaration.

Une entente de principe s'est établie entre le Gouvernement Ottoman et MM. S. de Lamornaix et F. Delaunay agissant au nom et pour compte d'un groupe comprenant notamment la "Régie Générale de Chemins de fer et Travaux Publics", entente ayant pour objet de confier audit groupe la construction pour le compte du Gouvernement et l'exploitation aux clauses et conditions à déterminer ultérieurement, des lignes de chemins de fer suivantes: Samsoun-Sivas, Sivas-Kharpout Erzinghian-Erzéroum et Erzéroum-Trébizonde, le tout constituant le réseau "A".

Dans le même but, le Gouvernement Ottoman a entamé des pourparlers avec la Banque Impériale Ottomane en vue de s'assurer, par voie d'emprunt, les ressources nécessaires à la construction des lignes ci-dessus indiquées.

L'exécution des Contrats de construction et d'exploitation des lignes ci-dessus mentionnées (réseau "A"), ainsi que des Contrats d'études relatifs aux lignes de l'Albanie est soumise à l'accomplissement des conditions ci-après:

I/ Le Groupe précité prend l'engagement de s'employer auprès de la Banque Impériale Ottomane à faire aboutir dans un délai maximum d'un an, à compter de la date de la présente déclaration, l'opération financière, qui doit fournir les sommes nécessaires à la construction des lignes du réseau "A".

2/ Les Contrats à intervenir entre le Gouv-nt Ottoman et le Groupe précité pour l'exploitation du réseau "A" ne deviendront définitifs qu'après l'achèvement complet du réseau et la réception

provisoire des lignes de ce réseau par le Gouv-nt Ottoman. Si le Groupe précité ne construit pas ce réseau dans les délais et aux conditions prévus par les Conventios qui seront conclues ultérieurement, sauf, bien entendu, le fait de circonstances indépendantes de sa volonté, ledit Groupe perdra ses droits à la construction des tronçons non exécutés et le Gouv-nt Ottoman reprendra son entière liberté d'action en ce qui concerne l'exploitation de la totalité du réseau.

3/ Dans le cas où l'opération financière indiquée plus haut n'aboutirait pas, les conventions à conclure pour le réseau "A", ainsi que les Contrats d'études relatifs au lignes de l'Albanie, seront considérés comme nuls et non avenus et le Gouvernement ne sera tenu d'indemniser le Groupe précité, ni à titres de frais d'études, ni à quelque titre que ce soit; il est cependant entendu que les études et projets dressés par le Groupe précité pour les lignes de l'Albanie resteront la propriété dudit Groupe.

Par contre, dans le cas où l'opération financière ayant abouti, le Parlement, malgré la demande et l'appui du Gouv-nt Ottoman, ne ratifierait pas tant ladite opération que les conventions à conclure pour la construction et l'exploitation des lignes ferrées du réseau"A",le Gouv-nt devrait payer au Groupe précité, conformément aux conventions intervenues, les frais des études effectuées et des projets remis au Gouvernement, ainsi qu'une indemnité à fixer d'accord, mais qui ne pourra être moindre que le montant des frais des études et projets à payer par le Gouvernement Ottoman.

5/ Les clauses et conditions de la construction et de l'exploitation des lignes ferrées du réseau "A" seront arrêtées dans un délai maximum d'un an,à partir de la date de la présente déclaration.

Si les parties contractantes n'arrivaient pas à s'entendre sur les clauses et conditions avant l'expiration de ce délai d'un an, toutes les Conventions relatives aux lignes ferrées mentionnées dans la présente déclaration, seraient considérées comme nulles et non avenues et le Gouvernement n'aurait rien d'autre à payer que les frais des études effectuées pour les lignes de l'Albanie, les projets y relatifs devenant la propriété du Gouvernement –

Депеша Гофмейстера Чарыкова.

Буюкдере, 4/17 Іюля 1911 г. № 75.

Въ дополненіе къ моей депешѣ отъ 10/23 Іюня о.г. за № 67, имѣю честь приложить проектъ декларацін о французскомъ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи, содержащій тѣ измѣненія, которыя Парижскій синдикатъ призналъ необходимымъ внести въ турецкій контръ-проектъ, препровожденный при вышеупомянутой моей депешѣ.

Означенныя измѣненія – преимущественно редакціоннаго характера и касаются существа дѣла лишь въ слѣдующихъ двухъ мѣстахъ.

1/ Прямо установлено, что предполагаемый желѣзнодорожный заемъ имѣетъ быть заключенъ при посредствѣ Оттоманскаго Банка.

Это указаніе вызвано попыткою новаго, враждебнаго французамъ Министра Общественныхъ Работъ Хулусси-Бея* игнорировать Оттоманскій Банкъ, что показалось неумѣстнымъ какъ новому Директору онаго Г-ну Ревуаль, такъ и Французскому Послу.

2/ Текстъ второй статьи деклараціи дополненъ оговоркою "за исключеніемъ понятно обстоятельствъ, независящихъ отъ его воли" ("sauf, bien entendu, le fait de circonstances indépendantes de sa volonté.")

Эта оговорка имѣетъ огромное значеніе, ибо, если турки ее примутъ, то воспрепятствованіе нами, въ силу

---

* см. мою депешу отъ 28 Іюня/11 Іюля 1911 г. № 74.

[illegible]ября 1900 года, постройкѣ французскимъ синдикатомъ [illegible] къ востоку отъ Сиваса не повлечетъ за собой утрату [illegible] синдикатомъ пріобрѣтенныхъ имъ правъ на пост[illegible] и на эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ, Тохатъ-Сиво и какихъ либо иныхъ линій, не встрѣчающихъ [illegible] стороны возраженій.

[illegible] словамъ Французскаго Посла, сообщившаго при[illegible] текстъ. Порта не возражаетъ противъ его редакціи.

[illegible] новаго Министра Общественныхъ Работъ, Директора желѣзнодорожнаго департамента извѣстнаго Мурада [illegible] и ихъ германо-австрійскихъ сообщниковъ направлены [illegible] исключительно противъ постройки французами Адріа[illegible] желѣзной дороги.

Все остальное турки, повидимому, примутъ.

На дняхъ Великій Везирь снова просилъ Француз[illegible] Посла, Директора Оттоманскаго Банка и Сербскаго Пос[illegible] не безпокоиться по поводу вышеуказаннаго противо[illegible] и даже пригласилъ представителя французскаго синдиката явиться къ нему 4/17 Іюня для подписанія контракта объ изысканіяхъ (contrat d'études) и разсматриваемой декларація, съ тѣмъ, чтобы изысканія Адріатической дороги были произведены немедленно.-

Примите и проч.....

DÉCLARATION.

Une entente s'est établie entre le Gouvernement Ottoman et M..................agissant au nom de la "Régie Générale desChemins de fer", entente ayant pour objet la construction, pour le compte du Gouvernement Ottoman et l'exploitation par ladite "Régie Générale" aux clauses et conditions à déterminer ultérieurement des lignes de chemin de fer suivantes Samsoun-Sivas (dans les parages de la Mer Noire), Sivas-Harpout-Erzinghian-Erzéroum et Erzéroum-Trébizonde.

Toutefois la construction et l'exploitation des lignes ci-dessus mentionnées (Bassin de la Mer Noire), ainsi que les contrats d'études relatifs aux réseaux de l'Albanie, sont subordonnés à l'accomplissement des conditions ci-après:

1°. La "Régie Générale" prend l'engagement de faire aboutir dans un délai maximum de 6 mois à compter de la date de la présente déclaration, l'opération financière qui doit fournir les sommes nécessaires à la construction des lignes ferrées en question.

2°. Tant que les lignes devant constituer le réseau de la Mer Noire n'auront pas été entièrement construites et que le Gouvernement n'aura pas procédé à la réception desdites lignes, les conventions que l'Etat doit conclure avec la "Régie Générale" pour l'exploitation des tronçons achevés n'auront pas de caractère définitif.

Dans le cas où la "Régie Générale" ne construirait pas ce réseau dans les délais et aux conditions prévus par les conventions qui seraient conclues ultérieurement, le Gouvernement Ottoman

reprendrait son entière liberté d'action.

3°. Dans le cas où la "Régie Générale" ne pourrait pas faire aboutir l'opération financière indiquée plus haut, les conventions conclues ainsi que les contrats d'études seront considérés comme nuls et non avenus, et le Gouvernement ne sera tenu d'indemniser la "Régie Générale" ni à titre de frais d'études, ni à quelque titre que ce soit, étant cependant entendu que les projets d'études dressés par la "Régie" pour les lignes de l'Albanie seront la propriété de ladite Société.

4°. Par contre dans le cas où la "Régie Générale", ayant fait aboutir l'opération financière, le Parlement ne ratifierait ni ladite opération, ni les clauses et conditions relatives à la construction et à l'exploitation des lignes ferrées mentionnées dans la présente déclaration, le Gouvernement devrait payer à la "Régie", conformément à la convention, les frais des projets qu'elle aurait dressés et remis au Gouvernement.

5°. Les clauses et conditions de la construction et de l'exploitation des lignes ferrées du bassin de la Mer Noire seront arrêtées dans un délai maximum de six mois à partir de la date de la présente déclaration.

Si les parties contractantes n'arrivent pas à s'entendre sur les clauses et conditions jusqu'à l'expiration de ce délai de six mois, les conventions relatives aux lignes ferrées en question seront considérées comme nulles et non avenues, et le Gouvernement n'aura rien d'autre à payer que les frais d'études

Секретная телеграмма Гофмейстера Извольскаго.
Парижъ, 30 Іюня/ 13 Іюля 1911 года. №274.

По свѣдѣніямъ , полученнымъ изъ Константинополя отъ Ревуаля, Порта подъ давленіемъ Германіи и Австро-Венгріи продолжаетъ противиться Сербскому проекту Дунайско-Адріатической желѣзной дороги и высказывается за линію Ускюбъ- Авлона-т.е. за такое направленіе, которое дѣлаетъ осуществленіе сказанной желѣзной дороги практически невозможнымъ. Здѣшній Италіанскій Посолъ Титтони телеграфировалъ объ этомъ въ Римъ и напомнилъ Маркизу Санъ-Джуліано, что въ 1908 году онъ получилъ отъ Бюлова и Эренталя формальныя увѣренія, что Берлинскій и Вѣнскій Кабинеты не будутъ тормозить осуществленія Дунайско-Адріатической желѣзной дороги. Титтони опасается также, что Германія воспользуется переговорами о Марокко , чтобы заручиться отказомъ Франціи отъ поддержки Дунайско-Адріатической желѣзной дороги и намѣренъ напомнить де-Сельву, что въ этомъ вопросѣ Франція связана согласіемъ съ Россіею и Италіею. - Я не премину при случаѣ высказаться въ томъ же смыслѣ.-

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 5/18 Іюля 1911 г. № 438.

Ссылаюсь на отправленную сегодня депешу, № 75. Получилъ телеграмму № 893. Посылаю копію въ Парижъ.

Французскій Посолъ сообщилъ мнѣ, что вчера Порта заявила Представителю Французскихъ капиталистовъ согласіе подписать контракты объ изысканіяхъ и желаемую Французами декларацію, но съ условіемъ, что Адріатическая дорога, слѣдуя отъ Мердаре на Приштину и Призрѣнъ, направляется далѣе къ Санъ-Джіованни-ди Медуа черезъ Дибру. Впрочемъ Порта истребовала для особенно тщательнаго обсужденія всего вопроса еще 10 дней. Делонэ телеграфировалъ синдикату въ Парижъ дабы освѣдомиться - пріемлемо ли направленіе на Дибру въ особенности для Сербіи. Посолъ видитъ въ этомъ варіантѣ результатъ германо-австрійскаго давленія на Порту, столь вѣрно указаннаго Титтони. Практически важно, что Порта окончательно согласилась на сербское направленіе отъ Мердаре до Призрѣна, что уже указываетъ на нѣкоторый успѣхъ турецкаго противодѣйствія означенному давленію. Дальнѣйшій же путь на Дибру, имѣющій или пересѣчь или обойти хребетъ Шаръ-Дагъ, окажется безъ сомнѣнія технически неосуществимымъ или чрезмѣрно дорогимъ, такъ что Адріатическая дорога должна будетъ все таки направиться отъ Призрѣна къ морю, инымъ, болѣе короткимъ и удобнымъ путемъ; кромѣ того рѣчь идетъ лишь о предварительныхъ изысканіяхъ, а не объ окончательномъ опредѣленіи направленія или о концессіи на постройку, которая бу-

дутъ обсуждаться лишь впослѣдствіи и вѣроятно при иномъ Турецкомъ Кабинетѣ. Наконецъ, для насъ чрезвычайно цѣнно добиться теперь же письменнаго согласія Порты на новѣйшій французскій проектъ декларацій, приложенный къ депешѣ № 75, обезпечивающій французамъ постройку и эксплоатацію Мало-Азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, даже въ случаѣ воспрепятствованія нами осуществленію линіи къ востоку отъ Сиваса. Поэтому казалось бы желательнымъ согласиться на предложеніе Порты подъ условіемъ, что предположенные акты будутъ подписаны безотлагательно и что предпринимателямъ будетъ предоставлено право произвести въ случаѣ надобности изысканія отъ Призрена къ морю по различнымъ варіантамъ направленія на Дибру. По мнѣнію Посла, вполнѣ раздѣляемому мною, Французскому Правительству надлежитъ проявить въ эту критическую минуту непоколебимую твердость и дать ясно почувствовать Портѣ, что достигнутъ предѣлъ тому терпѣнію, съ которымъ оно переносило турецкую неискренность въ его железнодорожномъ дѣлѣ. Пока таковая будетъ продолжаться французскій рынокъ останется запертымъ для всякихъ турецкихъ финансовыхъ операцій.- Къ послѣднимъ я полагалъ бы необходимымъ причислить и рѣшенный уже заемъ на военныя дороги.-

Депеша Гофмейстера Чарыкова.

Буюкдере, 28 Iюня/II Iюля 1911 г. № 74.

Надняхъ состоялись здѣсь назначенiя на вакантныя должности Министровъ Общественныхъ Работъ и Почтъ и Телеграфовъ.

Первую занялъ Хулусси Бей, турокъ, бывшiй до сихъ поръ Товарищемъ Министра того же вѣдомства.

Онъ ярый противникъ французскихъ желѣзнодорожныхъ предпрiятiй въ Турцiи, лично заинтересованъ въ подрядахъ казенной постройки Самсунъ-Сивасской линiи и, по мнѣнiю Французскаго Посла, состоитъ на жалованiи у Германiи. Этимъ объясняется, по мнѣнiю Г. Бомпара, противодѣйствiе его Адрiатической желѣзной дорогѣ, которое выразилось вслѣдъ за назначенiемъ Хулусси Бея Министромъ, въ образованiи особой коммиссiи при его Министерствѣ, для "опредѣленiя направленiя" названной линiи, т.е. для устраненiя сѣвернаго или сербскаго ея направленiя, невыгоднаго для нѣмецкаго Общества Восточныхъ жел. дорогъ.

Министерство Почтъ и Телеграфовъ было создано подъ конецъ недавней парламентской сессiи, дабы предоставить армянину портфель въ Кабинетѣ Хакки Паши, съ тѣмъ однако, чтобы портфель этотъ былъ менѣе важенъ, чѣмъ вѣдомство Общественныхъ Работъ.

На новую должность назначенъ армянинъ, бывшiй инспекторъ судебныхъ установленiй, Стамбулiанъ эфенди.

Онъ, какъ и Хулусси Бей, не состоитъ депутатомъ турецкаго парламента и не имѣетъ политическаго прошлаго.

Заполнивъ двѣ вакансiи Кабинета теперешняго Ве-

ликаго Везиря, названныя лица его не уволили, такъ что судьба Хакки Паши и его сослуживцевъ должна будетъ рѣшиться, по прежнему, при открытіи сессіи парламента 1 Октября сего года.

Примите и проч.

20.VII.1911
268

Секретно.

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Петру Аркадьевичу, имѣетъ честь препроводить у сего въ дополненіе къ предыдущей перепискѣ по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи копію телеграммы Гофмейстера Чарыкова отъ 16 с. Іюля за № 502. -

С.Петербургъ.

18 Іюля 1911 года.

№ 474

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину. -

312

Секретная телеграмма Гофмейстера Чарыкова.
Буюкдере, 16/29 Іюля 1911 г. №502.

Ссылаюсь на мою депешу отъ 4 Іюля №75.

Сегодня представитель французскихъ предпринимателей и Министра Общественныхъ Работъ подписалъ железнодорожное соглашеніе.-

Копію въ Парижъ.-

№ 3074.

ВОЕННЫЙ МИНИСТРЪ.

По Главному Управленію Генеральнаго Штаба.

„18“ Іюля 1911 года.

№

231

22 ІЮЛ 1911

Секретно.

21 VII

Я уже сообщил [illegible] подчеркнуть перед [illegible] нежелательность [illegible] монополизирования [illegible] 21 [illegible]

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Временно Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ при письмѣ, отъ 4-го сего іюля за № 428, препроводилъ мнѣ на заключеніе проектъ протокола соглашенія, коимъ обусловливаются взаимоотношенія наши съ Франціей, въ случаѣ участія послѣдней въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи.

Въ виду чрезвычайной важности для насъ этого вопроса, имѣю честь препроводить на вниманіе Вашего Высокопревосходительства копію моего отвѣтнаго письма Д. С. С. Нератову.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ уваженіи и преданности

В. Сухомлиновъ

Его Высокопревосход-ству
П. А.
СТОЛЫПИНУ,
Предсѣдателю Совѣта Министровъ.

Ф. 1.

К о п і я.

С е к р е т н о.

ВОЕННЫЙ МИНИСТРЪ.

По Главному Управленію Генеральнаго Штаба.

„18 "Iюля 1911 года.

№ 3962.

Милостивый Государь

Анатолій Анатоліевичъ,

Препровождая при письмѣ отъ 4-го сего іюля № 428 копію проекта протокола соглашенія, коимъ обусловливаются взаимоотношенія наши съ Франціей, въ случаѣ участія послѣдней въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи, Ваше Превосходительство изволите просить моего заключенія по затронутымъ упомянутымъ протоколомъ вопросамъ.-

Относительно желѣзныхъ дорогъ, проектируемыхъ къ постройкѣ въ Европейской Турціи, указанное въ пунктѣ I отд. III. А. проекта протокола направленіе Дунайско - Адріатической желѣзной дороги лишено какихъ бы то ни было военныхъ для Россіи и южнаго славянства выгодъ, такъ какъ эта линія на всемъ своемъ протяженіи проходитъ глубоко на турецкой территоріи, обходя какъ Черногорію, такъ и турецкія области съ сербскимъ населеніемъ, вслѣдствіе чего направленіе это является удобнымъ въ стратегическомъ отношеніи для одной лишь

Его Превосходительству
А. А.
НЕРАТОВУ
Вр. Управляющему Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Ф. З.

Турціи, при дѣйствіяхъ ея какъ противъ Сербіи, такъ и противъ Черногоріи.-

Интересы Россіи опредѣляются въ данномъ случаѣ интересами названныхъ славянскихъ государствъ, обезпеченіе поддержки которыхъ составляетъ одну изъ важнѣйшихъ нашихъ политическихъ задачъ, между тѣмъ указанная трасса не позволитъ Россіи установить непосредственную желѣзнодорожную связь съ Черногоріей черезъ Болгарію и Сербію.-

Такимъ образомъ, съ военной точки зрѣнія, желательно измѣнить направленіе указанной линіи, принявъ, такъ называемый, „Сѣверный" ея варіантъ, примѣрно, Рашка - Беране - Антивари, съ проведеніемъ линіи по Черногорской территоріи и съ выходомъ ея къ морю въ Черногорскомъ порту.-

Намѣчаемыя къ постройкѣ дороги въ пунктахъ 2, 3 и 4-мъ отд. III. А. проекта протокола соглашенія, съ военной точки зрѣнія, для Россіи значенія не имѣютъ, за исключеніемъ участка дороги Болгарская граница - Истибъ - Градско, который, облегчая возможной нашей союзницѣ - Болгаріи - вторженіе въ предѣлы западной Македоніи, можетъ отвѣчать извѣстнымъ русско-болгарскимъ стратегическимъ интересамъ. Такимъ образомъ, всѣ три направленія желѣзныхъ дорогъ, указанныя въ пунктахъ 2, 3 и 4-мъ отд. III. А. проекта протокола, съ военной точки зрѣнія, не подлежатъ оспариванію.

Что же касается вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Азіатской Турціи, то въ цѣломъ рядѣ своихъ писемъ на имя Министра Иностранныхъ Дѣлъ и Ваше x/ я уже имѣлъ честь неоднократно высказывать тѣ принципы, которыхъ придерживается Военное Вѣдомство въ вопросѣ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи, а именно:

I/ Всякое желѣзнодорожное строительство въ Азіатской Турціи - для насъ невыгодно со стратегической точки зрѣнія.

2/ Особенно крайне нежелательно для насъ проведеніе какихъ бы то ни было рельсовыхъ путей въ зонѣ къ сѣверу отъ линіи Ангора-Кайсаріе-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ.-

3/ На наше согласіе на сооруженіе Самсунъ - Сивасской желѣзной дороги слѣдуетъ смотрѣть, какъ на средство полученія возможности оказывать задерживающее вліяніе на развитіе желѣзнодорожной сѣти Азіатской Турціи.-

Въ самомъ дѣлѣ, до настоящаго времени Малоазіатская желѣзнодорожная сѣть была развита крайне слабо и сосредоточена лишь въ западной части Анатоліи. Ближайшія къ нашей Закавказской границѣ желѣзнодорожныя станціи Ангора и Конія отстоятъ отъ

x/ Отъ 8-го сентября 1909 г. № 530/2607, отъ 14 іюля 1910 г. № 4009, отъ 11 марта 1911 г. № 3295, отъ 18 апрѣля 1911 г. № 3513, отъ 11 мая 1911 г. № 3573.

нея почти на 1.000 верстъ, что, конечно, является /въ случаѣ столкновенія съ нами/ одной изъ самыхъ слабыхъ сторонъ въ дѣлѣ боевой готовности Турецкой арміи. Поэтому всякое развитіе желѣзнодорожной сѣти въ Малой Азіи, могущее пополнить этотъ пробѣлъ и усилить тамъ стратегическое положеніе Турціи, для насъ нежелательно.-

Между тѣмъ проектъ протокола предусматриваетъ „благосклонное" отношеніе наше не только къ такимъ сравнительно мало вреднымъ для насъ линіямъ, каковой является уже давно проектированная линія Самсунъ - Сивасъ, но и къ такимъ явно вреднымъ для нашего стратегическаго положенія въ Закавказьѣ линіямъ, какъ магистраль Сивасъ - Харпутъ-Діарбекиръ - Ванъ и ея вѣтви: Дибре - Эрзерумъ и Зилэ -Іозгадъ а равно и линія Трапезондъ - Эрзерумъ.-

Военное Вѣдомство никакъ не можетъ допустить возможности „благосклоннаго" отношенія Россіи къ такому проекту желѣзнодорожной сѣти, ибо, съ постройкой названной магистрали и съ проведеніемъ вышеуказанныхъ ея вѣтвей, вся эта сѣть дорогъ едва ли останется долго изолированной отъ нынѣ существующей Анатолійской сѣти и, несомнѣнно, будетъ въ ближайшемъ будущемъ соединена съ ней постройкой линіи Ангора - Іозгадъ, хотя бы самой Турціей, за собственный ея счетъ /по прямой линіи всего лишь 80 верстъ/.

Съ сооруженіемъ же этой послѣдней линіи, будетъ осуществлена чрезвычайно важная въ стратегическомъ отношеніи дорога Константинополь /Хайдаръ-паша/- Ангора - Іозгадъ - Сивасъ - Харпутъ - Діарбекиръ, весьма поднимающій боевую готовность Турціи на Кавказско - турецкомъ театрѣ войны: она ускоритъ сосредоточеніе главныхъ массъ турецкой арміи къ Закавказскому фронту; облегчитъ снабженіе турецкой арміи всѣмъ необходимымъ, какъ изъ Константинополя, такъ и изъ центра силъ и средствъ Оттоманской Имперіи - Анатоліи; наконецъ, она дастъ возможность туркамъ быстро перебрасывать свои войска, въ зависимости отъ выяснившейся политической обстановки, изъ Европейской Турціи къ границѣ Кавказа и обратно.-

Съ проведеніемъ въ будущемъ названной желѣзнодорожной магистрали /Хайдаръ-паша - Ангора - Іозгадъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ/ осуществится, такъ называемый, сѣверный варіантъ Багдадской желѣзной дороги, противъ котораго русское правительство, въ свое время, энергично протестовало и въ 1900 году добилось извѣстнаго соглашенія съ Портой по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ сѣверной части Малой Азіи и Арменіи.-

Переходя къ разсмотрѣнію въ отдѣльности каждой изъ проектированныхъ вѣтвей названной магистра-

ли, необходимо отмѣтить:

а/ Вѣтвь Зилэ - Іозгадъ неизбѣжно, какъ уже указано, ведетъ въ будущемъ къ смычкѣ проектированной сѣти съ существующими Анатолійскими желѣзными дорогами.

б/ Бвтвь Дибре - Эрзинджанъ - Эрзерумъ, ведущая въ единственный укрѣпленный оплотъ Передового театра - Эрзерумъ, настолька для насъ невыгодна, что не требуется даже доказательствъ этихъ невыгодъ.

в/ Затѣмъ, проектъ соглашенія предусматриваетъ продолженіе линіи отъ Діарбекира къ Битлису и Вану. Это обстоятельство въ весьма значительной мѣрѣ еще усилитъ невыгодное для насъ значеніе проектируемой магистрали, такъ какъ дастъ возможность туркамъ сосредоточить силы своей арміи въ Ванскомъ районѣ для наступленія какъ по крайне опасному для насъ направленію черезъ Агрыдагъ къ Александрополю, въ обходъ крѣпости Карса и въ тылъ сосредоточенія нашей арміи, такъ и черезъ тотъ же Агрыдагъ по Эриванскому направленію. Кромѣ того, линія Діарбекиръ - Битлисъ чрезвычайно облегчаетъ выходъ Сирійскаго / 8-го / турецкаго корпуса изъ своего района для сосредоточенія или къ Эрзеруму, или въ названныхъ Александропольскомъ и Эриванскомъ направленіяхъ.

г/ Что же касается проектируемой линіи отъ Трапезонда къ Эрзеруму, то линія эта, отстоя отъ Кавказской границы въ разстояніи всего 100 - 150 вер. и имѣя вліяніе, подобно Самсунъ - Сивасской линіи, на оборону турками Черноморскаго побережья, будетъ способствовать отчасти сосредоточенію турецкихъ войскъ къ Эрзеруму, а главное - свяжетъ крѣпость Эрзерумъ съ его портомъ на Черномъ морѣ - Трапезондомъ, почему осуществленіе этой линіи должно быть признано для насъ крайне нежелательнымъ.

д/ Что касается сѣвернаго участка проектируемой магистрали, т.е. отъ Самсуна до Сиваса, то значеніе его для насъ менѣе важно, /конечно,при условіи, что все дѣло ограничится постройкой только одного участка Самсунъ - Сивасъ и дальнѣйшего продолженія его на Харпутъ не будетъ/, такъ какъ этотъ участокъ отстоитъ отъ Кавказской границы на 500 верстъ и, проходя въ меридіанномъ направленіи, имѣетъ вліяніе лишь на оборону Черноморскаго побережья въ предѣлахъ Турціи для отраженія десанта русскихъ войскъ, а на операціи войскъ на Передовомъ театрѣ вліянія не окажетъ.-

Обращаясь далѣе къ порядку осуществленія постройки вышеприведенныхъ линій, я не могу не остановиться на нижеслѣдующемъ:

Отдѣлъ У проекта протокола, принимая во вниманіе единственно лишь финансовые и экономическіе ин-

тересы дорогъ, предусматриваетъ осуществленіе постройки главной линіи отъ Самсуна до Діарбекира съ вѣтвями къ Іозгаду и Токату въ кратчайшій срокъ, и лишь при постройкѣ вѣтвей: Дибре - Эрзерумъ и Діарбекиръ - Ванъ и линіи Трапезондъ - Эрзерумъ предположено считаться съ нашими военными интересами. Но дѣло въ томъ, что только что указанныя вѣтви /за исключеніемъ линіи Трепезондъ-Эрзерумъ/, безъ осуществленія главной линіи, и въ экономическомъ и въ военномъ отношеніяхъ будутъ имѣть лишь чисто мѣстное, очень ограниченное, значеніе, а потому до постройки главной линіи эти вѣтви едва ли когда - нибудь будутъ построены, но несомнѣнно, что постройка главной магистрали Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ повлечетъ за собой немедленную же постройку и этихъ вѣтвей; слѣдовательно „благосклонное" отношеніе съ нашей стороны къ постройкѣ главной линіи, что предусматриваетъ отд. У проекта протокола, съ точки зрѣнія Военнаго Вѣдомства, является для интересовъ Россіи рѣшительно вреднымъ.

Такимъ образомъ Военное Вѣдомство, на основаніи всѣхъ вышеприведенныхъ причинъ, не можетъ имѣть къ намѣченному проектомъ протокола желѣзнодорожному строительству /за исключеніемъ Самсунъ-Сивасской желѣзнодорожной линіи, безъ продолженія ея на Харпутъ/ другого отношенія, какъ только совершенно отрицательнаго.

Тѣмъ не менѣе, считаясь съ тѣмъ обстоятельствомъ, что остановить на продолжительное время въ независимомъ государствѣ желѣзнодорожное строительство мы едва ли будемъ въ состояніи, такъ какъ это строительство повелительно вызывается требованіями самой жизни, я продолжаю держаться уже не разъ высказаннаго мною нижеслѣдующаго взгляда: для предупрежденія сопряженнаго съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти въ Азіатской Турціи ухудшенія нашего стратегическаго положенія на Кавказско-Турецкомъ фронтѣ, намъ слѣдуетъ, не ожидая осуществленія сооруженія въ Малой Азіи упомянутыхъ желѣзнодорожныхъ линій, энергично приступить теперь же къ наиболѣе интенсивному осуществленію уже проектированной Кавказской сѣти желѣзныхъ дорогъ, дополнивъ эту сѣть постройкой, въ возможно ближайшемъ будущемъ, „Перевальной дороги", которая, какъ прямая, кратчайшая и безопасная въ стратегическомъ отношеніи магистраль, одна только и можетъ прочно связать центръ Россіи съ политическимъ, административнымъ и военнымъ центромъ Закавказья - г. Тифлисомъ, отъ котораго уже, какъ отъ узла, расходятся желѣзнодорожныя линіи къ Турецкой и Персидской границамъ и къ омывающимъ Кавказъ двумъ морямъ, тогда какъ предполагаемая къ сооруженію „Черноморская" до-

рога совершенно не можетъ почитаться за такую магистраль, такъ какъ она соединитъ Европейскую Россію съ Тифлисомъ не прямымъ путемъ, а зигзагами, длиннѣе „Перевальной" и будетъ находиться подъ ударами съ моря.

При этомъ, внимательно слѣдя за развитіемъ Малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, намъ настоятельно необходимо неуклонно придерживаться принципа: на каждый километръ турецкихъ желѣзныхъ дорогъ, угрожающихъ нашему положенію на Кавказѣ, отвѣчать постройкой нѣсколькихъ километровъ рельсоваго пути на Кавказскомъ фронтѣ.

Въ виду важности затронутаго въ письмѣ Вашего Превосходительства отъ 4 сего іюля № 428 вопроса, я, одновременно съ симъ препровождаю копію настоящаго моего письма Предсѣдателю Совѣта Министровъ.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ уваженіи и преданности

В. Сухомлиновъ.

Вѣрно:

Подполковникъ [подпись]

219

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ

СОВѢТА МИНИСТРОВЪ.

"27" Іюля 1911 г.

№ 3721.

Его Пре-ву А.А. Нератову.

Милостивый Государь,

Анатолій Анатоліевичъ.

Вслѣдствіе письма Вашего Превосходительства, отъ 16 сего Іюля, за № 473, по вопросу о передачѣ постройки вновь проектируемыхъ турецкихъ желѣзныхъ дорогъ французскому синдикату, имѣю честь увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, что, не встрѣчая, въ общемъ, возраженій противъ предположеній Вашихъ по сему предмету, я считаю тѣмъ не менѣе необходимымъ обратить вниманіе Ваше на нижеслѣдующее.

Наиболѣе существенное измѣненіе декларацій о предоставленіи постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Турціи французскимъ капиталистамъ вносится пунктомъ вторымъ контръ-деклараціи, гласящимъ, что, въ случаѣ неокончанія постройки рельсовой сѣти въ Европейской Турціи въ установленный срокъ и согласно предусматриваемымъ договоромъ условіямъ, Общество теряетъ право на сооруженіе остальныхъ линій, и дополняемымъ нынѣ оговоркою "за исключеніемъ, понятно, обстоятельствъ, независящихъ отъ его воли".

Оговорка эта, однако, едва ли гарантируетъ насъ отъ постройки невыгодныхъ для Россіи въ стратегическомъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ Кавказской границѣ. Въ виду сего,

представляется, по мнѣнію моему, желательнымъ поставить объ этомъ въ извѣстность Французское Правительство, дабы, по крайней мѣрѣ, оно не могло впослѣдствіи ссылаться на то, что эта сторона вопроса осталась для него темною.

Примите, Милостивый Государь, увѣренія въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписалъ: П. Столыпинъ.

Вѣрно: Экспедиторъ Канцеляріи Совѣта

25 ИЮЛ 1911
278

Секретно.

№ 3095.

ВРЕМЕННО УПРАВЛЯЮЩІЙ
МИНИСТЕРСТВОМЪ
ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ

Іюля 23 дня 1911.
№ 491

Милостивый Государь

Петръ Аркадьевичъ,

Военный Министръ, сообщая письмомъ отъ 18-го сего Іюля, № 3962, свой взглядъ на положеніе вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи, увѣдомилъ одновременно, что о содержаніи помянутаго письма онъ поставилъ въ извѣстность и Ваше Высокопревосходительство. Вслѣдствіе сего почитаю долгомъ препроводить къ Вамъ копію отвѣтнаго, отъ 21-го сего Іюля за № 488, отзыва моего на помянутое письмо Генерала отъ Кавалеріи Сухомлинова. -

Пользуюсь настоящимъ случаемъ, чтобы возобновить Вамъ, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности. -

Его Высокопр-ву П.А.Столыпину. -

ad N 491
23 Июля 1911. 221

Копія секретнаго письма временно Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ - Военному Министру отъ 2I сего Іюля, за № 488. -

Съ большимъ вниманіемъ ознакомился я съ содержаніемъ секретнаго письма Вашего Высокопр-ва отъ I8 с.Іюля, за № 3962.

Въ полной мѣрѣ раздѣляя заключающіеся въ немъ выводы, я, тѣмъ не менѣе, не могу оставить безъ возраженія нѣкоторыя его положенія.

Относительно направленія Адріатической ж.д. могу лишь сказать, что какъ бы ни желательно для насъ было, съ точки зрѣнія военно-стратегической, сѣверное направленіе этой линіи на Рашку-Бераны-Антивари, добиться этого, однако, представляется совершенно невозможнымъ. Въ настоящее время соглашеніе о направленіи линіи черезъ Мрдаре-Приштину-Призренъ-Дибру на С.Джіовани-ди-Медуа уже подписано и, если удастся добиться согласія Порты на прямое соединеніе Призрена съ С.Джіовани-ди-Медуа, минуя Дибру, то это надо будетъ считать наиболѣе удачнымъ разрѣшеніемъ вопроса, каковое могло бы удовлетворить, конечно въ извѣстныхъ предѣлахъ, какъ Сербію, такъ и Черногорію / вѣтка на Антивари /, такъ какъ въ этомъ случаѣ дорога пройдетъ по странѣ съ преимущественно сербскимъ населеніемъ.

Что же касается до желѣзнодорожнаго строительства въ Азіатской Турціи, то по сему поводу обязуюсь высказать нижеслѣдующія соображенія:

Не оспаривая принципіальную нежелательность для насъ всякихъ ж.дорожныхъ сооруженій въ Азіатской Турціи, я не могу, однако, не согласиться съ совершенно правильнымъ замѣчаніемъ Вашего Высокопр-ва, что намъ прійдется считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что мы едва ли будемъ въ состояніи остановить въ независимомъ государствѣ ж.д. строительство на продолжительное время, тѣмъ болѣе, что таковое строительство повелительно вызывается требованіями самой жизни.

Исходя изъ такого положенія, а равно основываясь на точномъ смыслѣ Соглашенія 1900 г., я не усматриваю какимъ образомъ мы можемъ помѣшать Турціи въ кратчайшій срокъ осуществить главную линію Самсунъ-Сивасъ-Діарбекиръ, постройку коей, въ ея совокупности, Вы изволите признавать нежелательной. Линія эта, кромѣ участка Самсунъ-Сивасъ, противъ осуществленія котораго Вы не встрѣчаете особыхъ возраженій, не включена въ Соглашеніе наше 1900 г. и на постройку ея Турція можетъ заключить внѣшній заемъ- и при томъ не только во Франціи. Послѣднее же обстоятельство можетъ оказаться для насъ особо невыгоднымъ .

Преслѣдуя, какъ выше помянуто, тѣ же цѣли, что и ввѣренное Вамъ вѣдомство и хорошо понимая неотвратимость постройки ж.д. въ Азіатской Турціи, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ могло лишь добиваться наиболѣе удобныхъ въ нашихъ интересахъ условій осуществленія таковой постройки. Таковыми условіями, по мнѣнію Министерства, являлись бы- полученіе концессіи французскими компаніями, участіе русскихъ капиталовъ въ этомъ дѣлѣ и непосредственный, по возможности, контроль и

наблюденіе за сооруженіемъ. Всего этого легко достичь подписаніемъ особаго соглашенія съ Франціей, содержаніе котораго уже извѣстно Вамъ. Съ этой лишь точки зрѣнія Министерство Иностранныхъ Дѣлъ и можетъ относиться "благосклонно" къ турецкому малоазіатскому ж.д. строительству.

Въ заключеніе я не могу всемѣрно не привѣтствовать соображеній, приводимыхъ Вашимъ Высокопр-вомъ и уже служившихъ не разъ предметомъ обсужденія, что намъ слѣдуетъ, не ожидая осуществленія въ Малой Азіи ж.д., теперь же и энергично приступить къ постройкѣ нашей Кавказской сѣти и перевальной дороги, придерживаясь при этомъ принципа постройки на каждый километръ турецкихъ ж.д., угрожающихъ нашему положенію на Кавказѣ, нѣсколькихъ километровъ нашихъ дорогъ на Кавказскомъ фронтѣ. -

№ 4327/6

ВОЕННЫЙ МИНИСТРЪ.

По Главному Управленію Генеральнаго Штаба.

31 Октября 1911 года

№ 4326.

1

3 XI

Секретно.

Милостивый Государь

Владиміръ Николаевичъ,

Со времени возникновенія въ концѣ 1909 г. вопроса о сооруженіи въ Азіатской Турціи Французской компаніей новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ письмахъ x/ на имя какъ Председателя Совѣта Министровъ, такъ и Министра Иностранныхъ Дѣлъ xx/ я неоднократно излагалъ мотивы крайне невыгоднаго для насъ въ стратегическомъ отношеніи значенія развитія желѣзнодорожной сѣти въ Азіатской Турціи, при чемъ высказывался за допустимость нашего участія въ сооруженіи линіи Самсунъ-Сивасъ, имѣющей относительно небольшое значеніе, исключительно только въ видахъ полученія возможности оказывать противодѣйствіе постройкѣ другихъ желѣзныхъ дорогъ и особенно линій съ запада къ главному центру государственной обороны Турціи противъ

Его Высокопревосходительству В. Н. КОКОВЦОВУ, Председателю Совѣта Министровъ.

x/ 18 апрѣля 1911 г. № 3514, 11 мая 1911 г. № 3573 и 18 іюля 1911 года № 3963.

xx/ 8 сентября 1909 г. № 2607, 14 іюня 1910 г. № 4009, 11 марта 1911 года № 3295, 18 апрѣля 1911 г. № 3513, 18 іюля 1911 г. № 3962 и 22 іюля 1911 г. № 3986.

Россіи - крѣпости Эрзерумъ.

Между тѣмъ, подписаннымъ русскимъ и французскимъ послами въ Константинополѣ протоколомъ и последовавшей затѣмъ деклараціей, заключенной между Портой и французскимъ желѣзнодорожнымъ синдикатомъ, предрѣшено сооруженіе въ Азіатской Турціи ряда чрезвычайно важныхъ стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ вр. Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, въ отвѣтъ на письмо мое за № 3962, препровожденное въ копіи статсъ-секретарю Столыпину при письмѣ отъ 18 іюля сего года за № 3963, сообщилъ, что Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, не имѣя возможности воспрепятствовать назрѣвшей въ Турціи потребности строить желѣзныя дороги въ ея азіатскихъ владѣніяхъ, могло добиться лишь наиболѣе удобныхъ въ нашихъ интересахъ условій осуществленія таковой постройки, а именно полученія концессіи французскими компаніями, участія русскихъ капиталовъ въ этомъ дѣлѣ и непосредственнаго контроля и наблюденія за сооруженіемъ. Кромѣ того, наше соглашеніе съ Франціей являлось, по мнѣнію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, единственнымъ средствомъ чтобы дѣло постройки стратегической сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи не попало въ болѣе нежелательныя для насъ нѣмецкія руки.-

Если съ политической точки зрѣнія это и можно признавать нашимъ успѣхомъ, то въ чисто

военномъ отношеніи является почти безразличнымъ, чьими-бы руками ни были построены линіи, чрезвычайно усиливающія стратегическое положеніе турокъ на Закавказской границѣ. Съ точки зрѣнія военныхъ интересовъ, Россіи желательно лишь, чтобы сооруженіе важныхъ стратегическихъ линій Азіатской Турціи не было осуществлено возможно дольше.-

Нынѣ русско-французское и французско-турецкое соглашенія по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Азіатской Турціи являются уже совершившимися фактами, и мы потеряли навсегда возможность открыто противодѣйствовать, въ силу договора 1900 года, постройкѣ французскими концессіонерами желѣзныхъ дорогъ въ полосѣ къ сѣверу отъ линіи Ангора, Кейсарія, Сивасъ, Харпутъ, Діарбекиръ, Ванъ; однако подписанный русскимъ и французскимъ послами въ Константинополѣ протоколъ даетъ намъ возможность оказывать вліяніе на ходъ дѣла сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи, которымъ и должно воспользоваться въ смыслѣ возможно большей задержки постройки всѣхъ намѣченныхъ линій, за исключеніемъ лишь линіи отъ Самсуна до Сиваса, имѣющей второстепенное стратегическое значеніе.

Полагая, однако, что наше дипломатическое воздѣйствіе въ данномъ вопросѣ надо разсматривать только какъ палліативъ, который окажетъ лишь задерживающее вліяніе, но не можетъ вовсе остановить раз-

витіе стратегической сѣти въ Малой Азіи, я прихожу къ заключенію, что единственнымъ дѣйствительнымъ средствомъ хотя-бы нѣкотораго парализованія вреднаго для насъ вліянія этого развитія является соотвѣтственное усиленіе нашей Кавказской желѣзнодорожной сѣти.

Вопросъ о настоятельной необходимости скорѣйшей постройки важныхъ въ стратегическомъ отношеніи линій на Кавказѣ мною былъ возбужденъ еще въ началѣ 1910 года въ рядѣ писемъ на имя статсъ-секретаря Столыпина x/ и на Ваше имя. xx/ Въ настоящее время вопросъ о сооруженіи важнѣйшихъ линій на Кавказѣ находится въ слѣдующемъ положеніи:

1/ Отпущены средства и уже приступлено къ постройкѣ линіи Карсъ - Сарыкамышъ / 1 мил. руб. /.

2/ Отпущено 200 т. руб. на окончательное изысканіе Черноморской дороги.

3/ Внесено въ смѣту 1912 г. на изысканія по проведенію второй колеи на Карсской вѣтви 65 тыс.р.,

и 4/ Произведены изслѣдованія возможности постройки тоннеля подъ Архотскимъ переваломъ для Перевальной желѣзной дороги.

Такимъ образомъ, главнѣйшій вопросъ - постройка Перевальной желѣзной дороги находится еще въ первой

x/ 23 марта 1910 г. № 2830.20 іюня 1910 г. № 3746./копія препровождена Вамъ при письмѣ отъ 12 іюня 1910 г. № 3747/.4 ноября 1910 г.№ 4311 и 11 мая сего года № 3572.

xx/ отъ 4 ноября 1910 года № 4314.-

ФОНД № 1276
ОПИСЬ № 5
ДЕЛО № 612

/См. продолжение /2

Оператор: Пахомова

ФОНД № 1276

ОПИСЬ № 5

ДЕЛО № 612

ПРОДОЛЖЕНИЕ /2

ОПЕРАТОР: Пахомова

стадіи своего развитія, а что касается другихъ намѣченныхъ планомъ военнаго вѣдомства сооруженій на Закавказской желѣзнодорожной сѣти / продолженіе линіи Улуханлу - Джульфа до Тавриза съ вѣткой на Хой, прокладка второй колеи на линіи Карсъ - Сарыкамышъ, - продолженіе этой послѣдней линіи до Караургана и др. /, то никакого движенія къ своему осуществленію они еще не получили.

Переходъ, хотя-бы и временный, господства на Черномъ морѣ въ руки турокъ, о которомъ заявляетъ Морской Министръ въ письмѣ своемъ на имя Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ отъ 21 апрѣля сего года № 906 /76, наноситъ рѣшительный ударъ нашему стратегическому положенію на Кавказѣ; не менѣе рѣшительный ущербъ таковому будетъ нанесенъ и постройкой намѣченной протоколомъ русско - французскаго соглашенія и турецко - французской декларацией сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи.-

Полагаю, что подобное коренное ухудшеніе нашего стратегическаго положенія на Кавказскомъ фронтѣ не допустимо съ обще-государственной точки зрѣнія.

Хотя Совѣтъ Министровъ въ своемъ засѣданіи 2 Іюня с.г. вполнѣ согласился съ принципіальными взглядами военнаго вѣдомства на этотъ вопросъ и еще осенью 1910 года выразилъ пожеланіе, чтобы Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты всѣ зависящія

от него мѣры къ скорѣйшему удовлетворенію заявленныхъ военнымъ вѣдомствомъ потребностей по усиленію Кавказской желѣзнодорожной сѣти, тѣмъ не менѣе, въ виду крайней необходимости своимъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ на Кавказѣ предупредить постройку иностранцами желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи, а также особенно въ виду непрекращающагося со стороны Турціи стремленія создать себѣ въ прилегающемъ къ Урмійскому озеру раіонѣ выгодное исходное стратегическое положеніе противъ Кавказскаго фронта / обходъ Карсскаго раіона черезъ Макинское ханство/, считаю долгомъ довести о всемъ вышеуказанномъ до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства и высказать свой взглядъ, что въ создавшемся нынѣ положеніи настоятельно необходимо:

I/ принять всѣ возможныя мѣры къ наискорѣйшему осуществленію сооруженія стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и

2/ установить основнымъ принципомъ нашихъ дальнѣйшихъ дѣйствій въ вопросѣ о Малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогахъ - использованіе всѣхъ возможныхъ средствъ къ задержкѣ сооруженія этихъ дорогъ, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока не будетъ осуществлена въ цѣломъ программа нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Копіи сего письма вмѣстѣ съ симъ препровождаются мною для свѣдѣнія Министру Путей Сообщенія

и Временно Управляющему Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ уваженіи и преданности

В. Сухомлиновъ

№ 4976

МИНИСТРЪ
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

8 декабря 1911.

№ 171.

I

пр. В.В. Никитину
перег. в связи с
предыдущей перепиской
и ... II.

11 XII

227 Секретно. 2

вх № 1184 10/XII

Милостивый Государь

Владиміръ Николаевичъ

Военный Министръ препроводилъ мнѣ копію своего письма отъ 31 октября с.г. за № 4326 на имя Вашего Высокопревосходительства по вопросу о предполагаемомъ развитіи желѣзнодорожнаго строительства въ сопредѣльныхъ съ Кавказомъ малоазіатскихъ владѣніяхъ Турціи и о вызываемой этимъ съ нашей стороны необходимости развитія и усиленія желѣзнодорожной сѣти на Кавказѣ.

По существу дѣла соображенія, изложенныя въ письмѣ, сводятся : во-первыхъ къ выясненію положеній, которыя были-бы, съ военной точки зрѣнія, созданы осуществленіемъ намѣчаемыхъ въ Малой Азіи линій, во-вторыхъ къ заявленію о необходимости для насъ постройки желѣзной дороги въ предѣлахъ Персіи между Джульфою и Тавризомъ съ вѣтвью на г. Хой и, наконецъ, въ третьихъ къ перечисленію работъ, предполагаемыхъ Военнымъ вѣдомствомъ по расширенію и усиленію сѣти въ предѣлахъ Кавказа.

Его Высокопрев-ству
В. Н.
КОКОВЦОВУ.

Развитіе желѣзнодорожной сѣти въ малоазіат-

скихъ владѣніяхъ Турціи, по мнѣнію Генерала Сухомлинова, въ интересахъ обезпеченія обороны государства, желательно всемѣрно замедлить. Принятіе возможныхъ въ этомъ отношеніи мѣръ, какъ справедливо упоминаетъ Генералъ Сухомлиновъ, относится къ предметамъ вѣдѣнія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, и Министерство Путей Сообщенія не можетъ оказать въ этомъ отношеніи никакого вліянія.

Тоже слѣдуетъ сказать и по вопросу о проведеніи упоминаемыхъ въ письмѣ желательныхъ для насъ желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ Персіи. Задачу въ этомъ дѣлѣ Министерства Путей Сообщенія могло бы составить лишь выясненіе техническихъ условій, съ которыми пришлось бы считаться при сооруженіи и эксплоатаціи этихъ линій. Предусматривая необходимость выясненія технической стороны дѣла, послѣ принятія Совѣтомъ Министровъ извѣстныхъ Вашему Высокопревосходительству заключеній по сему вопросу, по распоряженію моему, по соглашенію съ Вами, была образована особая междувѣдомственная Комиссія подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Рациборскаго, которая послѣ подробнаго осмотра шоссейной дороги между Джульфой и Тавризомъ, предположенной къ обращенію въ желѣзнодорожный путь, выяснила, какъ условія возможнаго использованія подобнаго желѣзнодорожнаго пути, такъ и срокъ, необходимый для исполненія этихъ работъ, и наконецъ приблизительную стоимость ихъ.

Не вдаваясь въ настоящемъ письмѣ въ подробное разсмотрѣніе вопроса по существу, я все же считаю необходимымъ обратить вниманіе Вашего Высокопревосходительства на то обстоятельство, что внесенные въ проектъ горные подъемы /0,028/ не сосредоточены на какихъ либо отдѣльныхъ участкахъ дороги, а имѣются въ различныхъ пунктахъ почти всего протяженія дороги. Обстоятельство это создаетъ столь невыгодныя условія для дороги, что, воздерживаясь пока отъ окончательнаго заключенія по дѣлу, считаю, однако, умѣстнымъ отмѣтить, что вопросъ о цѣлесообразности обращенія полотна существующаго шоссе въ желѣзнодорожный путь представляется весьма сомнительнымъ какъ съ точки зрѣнія экономической, такъ, вѣроятно, и стратегической. Дѣйствительно, эшелоны воинскихъ частей, прибывающихъ въ Джульфу въ поѣздахъ состава, допускаемаго Закавказскою желѣзнодорожною сѣтью, пришлось бы здѣсь пересоставлять въ соотвѣтствіи съ допускаемыми на Тавризской дорогѣ поѣздами меньшаго состава съ тѣмъ, чтобы въ Тавризѣ, т.е. черезъ 140 верстъ, уже выгружаться. Манипуляціи эти связаны были бы съ такими осложненіями, которыя только въ сравнительно незначительной степени окупались бы перевозкой на столь небольшомъ протяженіи воинскихъ частей и грузовъ по желѣзной дорогѣ, взамѣнъ слѣдованія ихъ по хорошей шоссейной дорогѣ протяженіемъ въ 124 версты.

Переходя къ третьему вопросу, а именно къ вопросу о

развитіи желѣзнодорожныхъ путей на Кавказѣ, считаю долгомъ изложить слѣдующее.

Вопросъ этотъ составлялъ предметъ неоднократнаго обсужденія Совѣта Министровъ, причемъ особымъ журналомъ Совѣта Министровъ 2 декабря 1910 года совершенно опредѣленно установлено, что Министерствомъ Путей Сообщенія въ то время были приняты всѣ зависящія отъ него мѣры къ скорѣйшему удовлетворенію потребностей, заявленныхъ Военнымъ вѣдомствомъ по усиленію Кавказской желѣзнодорожной сѣти.

Въ настоящее же время вопросъ о желѣзнодорожныхъ линіяхъ на Кавказѣ находится въ слѣдующемъ положеніи.

1/ Перевальная черезъ Главный Кавказскій хребетъ желѣзная дорога.

Въ виду того, что, несмотря на производившіяся уже изысканія по постройкѣ Перевальной желѣзной дороги, вопросъ о возможности проведенія тоннеля большого протяженія, а также о стоимости линіи, считался недостаточно выясненнымъ, Министерствомъ Путей Сообщенія испрашивалась на окончательныя изысканія этой линіи необходимая сумма по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1911 года; однако Государственная Дума отклонила испрашивавшееся ассигнованіе, причемъ Комиссіею о путяхъ сообщенія Государственной Думы было высказано, что Министерству Путей Сообщенія предварительно необходимо созвать особое Совѣщаніе съ участіемъ лучшихъ европейскихъ авторитетовъ по тоннельному дѣлу для обсужденія вопроса о степени осуществимости сооруженія 22-верстнаго тоннеля черезъ Архотскій перевалъ.

Такое Совѣщаніе, съ участіемъ иностранныхъ инженеровъ специалистовъ по тоннельному дѣлу, было собрано во Владикавказѣ въ сентябрѣ с.г., причемъ, осмотрѣвъ въ натурѣ мѣсто расположенія предполагаемаго тоннеля и подробно обсудивъ вопросъ, Совѣщаніе пришло къ вполнѣ благопріятному заключенію о возможности постройки такого тоннеля. Подробное изложеніе работы Совѣщанія составляетъ предметъ особаго всеподданнѣйшаго отчета Предсѣдателя Совѣщанія генерала Н.П.Петрова, каковой отчетъ еще не удостоился ВЫСОЧАЙШАГО разсмотрѣнія.

2/ Черноморская желѣзная дорога.

Окончательныя изысканія этой желѣзнодорожной линіи, сооруженію которой военное вѣдомство также придаетъ большое значеніе, произведены въ теченіе истекшаго лѣта. Полевыя работы окончены къ 1 сего ноября, и въ настоящее время производится разработка ихъ, составленіе проекта и расцѣночной вѣдомости. Представленіе о разрѣшеніи соорудить Черноморскую желѣзную дорогу средствами и распоряженіемъ казны будетъ внесено въ законодательныя учрежденія до 1 марта 1912 года.

3/ Линія Карсъ-Сарыкамышъ и продолженіе ея до Турецкой границы.

Постройка желѣзнодорожной линіи Карсъ-Сарыкамышъ и строи-

тельная стоимость ея утверждены закономъ I іюня I9II г., причемъ тѣмъ же закономъ отпущено 500.000 руб. на приступъ къ работамъ.

Въ утвержденную закономъ I іюня I9II г. строительную стоимость линіи Карсъ-Сарыкамышъ входитъ устройство полотна, трубъ и опоръ мостовъ подъ два пути.

Что касается продолженія этой линіи до м.Караурганъ на Турецкой границѣ, то, для возможности еще въ текущемъ году произвести соотвѣтствующія дополнительныя изысканія, Совѣтомъ Министровъ было разрѣшено Министру Путей Сообщенія отнести временно потребный для нихъ расходъ на кредитъ въ 500.000 руб., отпущенный по закону I іюня I9II года.

4/ Проведеніе второй колеи на участкѣ Навтлугъ-Карсъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Возбужденный военнымъ вѣдомствомъ вопросъ о проведеніи второй колеи на участкѣ Навтлугъ-Карсъ, Закавказскихъ жел.дорогъ, разсматривался, въ связи съ вопросомъ о работѣ въ военное время желѣзнодорожной линіи Боржомъ-Карсъ въ совокупности съ существующей однопутной Карской вѣтвью, въ особой при Управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Начальника Управленія, съ участіемъ представителей военнаго вѣдомства, въ засѣданіи 28 марта I9II г. Журналъ сего совѣщанія былъ 2 мая I9II года препровожденъ на окончательное заключеніе Военнаго Министра по вопросу объ осуществленіи одного изъ указанныхъ здѣсь

варіантовъ соединенія Карса съ магистралью Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе послѣдовавшаго по сему вопросу отвѣта Военнаго Министра о предпочтительности прокладки второй колеи на Карской вѣтви, въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія 1912 года уже внесенъ кредитъ въ 65.000 руб., испрашиваемый на дополнительныя изысканія и составленіе проекта по устройству второго пути на участкѣ Навтлугъ-Карсъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Приводимое въ письмѣ Военнаго Министра указаніе на обнаружившееся въ настоящее время промедленіе въ осуществленіи заявленныхъ предположеній Военнаго вѣдомства по желѣзнодорожному строительству на Кавказѣ, по существу своему, не можетъ признаваться иначе, какъ укоромъ по отношенію къ ввѣренному мнѣ вѣдомству.

Между тѣмъ вышеизложенное свидѣтельствуетъ, что всѣ выраженныя Военнымъ вѣдомствомъ пожеланія Министерствомъ Путей Сообщенія выполняются съ исключительной успѣшностью.

Въ виду всего вышеизложеннаго смѣю думать, что вопреки указаніямъ, приводимымъ въ письмѣ Военнаго Министра отъ 31 октября с.г. за № 4326, Совѣтъ Министровъ, при разсмотрѣніи затронутыхъ въ этомъ письмѣ вопросовъ, придетъ опять-же къ заключенію, что и до настоящаго времени Министерствомъ Путей Сообщенія было исполнено въ разсматриваемомъ дѣлѣ все для него возможное.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ уваженіи и искренней преданности

С. Рухлов

2А1

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ
СОВѢТА МИНИСТРОВЪ.

«21» Декабря 1911 г.

№ 6250.

Секретно.

3

Милостивый Государь,

Сергѣй Дмитріевичъ.

Его Пре-ву С.Д. Сазонову.

Письмомъ отъ 31 Октября сего года, за № 4326, Военный Министръ увѣдомилъ меня, что онъ вошелъ въ сношенія съ Временно-Управляющимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ и Министромъ Путей Сообщенія по вопросу объ увеличеніи нашей желѣзнодорожной сѣти на Кавказѣ въ противовѣсъ предположенному Турціею развитію желѣзнодорожнаго строительства въ сопредѣльныхъ съ Кавказомъ ея малоазіатскихъ владѣніяхъ. При этомъ Генералъ-отъ-Кавалеріи Сухомлиновъ объяснилъ, что, по его мнѣнію, при создавшемся нынѣ положеніи, настоятельно необходимо: 1/ принять всѣ зависящія мѣры къ скорѣйшему сооруженію стратегическихъ дорогъ на Кавказѣ и 2/ использовать всѣ возможныя съ нашей стороны средства къ задержкѣ постройки малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ пока не будетъ осуществлена программа нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Нынѣ, письмомъ отъ 8 сего Декабря, за № 171, Министръ Путей Сообщенія увѣдомилъ меня, что всѣ заявленныя военнымъ вѣдомствомъ предположенія по развитію нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ выполняются ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ съ исключительною поспѣшностью. Что же касается предположенія Военнаго Министра о желательности принятія мѣръ къ возможному замедленію постройки желѣзныхъ дорогъ въ малоазіатскихъ владѣніяхъ Турціи, то вопросъ этотъ, по мнѣнію

Тайнаго Совѣтника Рухлова, всецѣло относится къ предметамъ вѣдѣнія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, такъ что Министерство Путей Сообщенія не можетъ оказать въ этомъ отношеніи никакого вліянія.

Въ виду весьма серьезнаго значенія возбужденнаго военнымъ вѣдомствомъ вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ на Кавказѣ, я предполагалъ бы внести это дѣло на обсужденіе Совѣта Министровъ въ ближайшемъ будущемъ, но предварительно сего имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать, въ непродолжительномъ, по возможности, времени, сообщить мнѣ Ваше заключеніе по существу вышеизъясненныхъ предположеній Генерала-отъ-Кавалеріи Сухомлинова.

Прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣреніе въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписалъ: В. Коковцовъ.

Вѣрно: Экспедиторъ Канцеляріи Совѣта Министровъ [подпись]

Секретно.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Декабря 31 1911.

№ 857.

Милостивый Государь

Владимиръ Николаевичъ,

Секретнымъ письмомъ отъ 21 сего Декабря, за № 6250, Вашему Высокопревосходительству угодно было, сославшись на письмо Г. Военнаго Министра отъ 31-го Октября с.г., за № 4326, предупредить меня о намѣреніи Вашемъ поставить на обсужденіе Совѣта Министровъ вопросъ о возможномъ замедленіи постройки желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи и о средствахъ воздѣйствія, коими можетъ въ этомъ направленіи располагать Министерство Иностранныхъ Дѣлъ.

Еще особымъ совѣщаніемъ отъ 2 Іюня 1910 года была установлена желательность добиться отъ Турціи измѣненія соглашенія 1900 г., предоставляющаго намъ

Его Высокопрев-ству В.Н.Коковцову

нѣкоторыя права въ области желѣзнодорожнаго строительства въ сѣверной части Малой Азіи, такъ какъ выяснилось, что Порта имѣетъ возможность, не нарушая буквы этого соглашенія, обходить тѣмъ не менѣе стѣснительныя для себя условія онаго.

Послѣдовательные переговоры Порты съ представителями Синдиката Самсунъ Сивасской желѣзной дороги, донесенія о которыхъ ИМПЕРАТОРСКАГО Посла въ Константинополѣ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ своевременно сообщало Вашему Высокопревосходительству, еще подкрѣпляли ввѣренное мнѣ Министерство въ необходимости пересмотра указаннаго уговора съ Турціей.- Въ ожиданіи благопріятнаго момента для начатія съ нею переговоровъ, Посолъ въ Константинополѣ, извѣстнымъ Вамъ соглашеніемъ съ Французскимъ Посломъ, обезпечилъ за нами возможность слѣдить за дальнѣйшими сношеніями Оттоманскаго Правительства съ Самсунъ Сивасскимъ Синдикатомъ и даже поставить дальнѣйшій ходъ этихъ сношеній въ нѣкоторую зависимость отъ оборота, какой примутъ русско-турецкіе переговоры по вопросу о соглашеніи 1900 года.-

Начатый въ концѣ Сентября Гофмейстеромъ Чарыковымъ съ Саидомъ Пашею разговоръ на эту тему я, однако, оказался вынужденнымъ прекратить, такъ какъ центръ тяжести переговоровъ нежелательнымъ образомъ оказался перемѣщеннымъ съ частнаго вопроса о малоазійскихъ желѣзныхъ дорогахъ на общую совокупность русско-турецкихъ отношеній. Но упомянутое соглашеніе Гофмейстера Чарыкова съ Французскимъ Посломъ

дало мнѣ возможность и предлогъ, чрезъ посредство Франціи, ~~побудить~~ постараться побудить турокъ самимъ возобновить разговоры объ измѣненіи все же стѣснительнаго для нихъ соглашенія 1900 г.- Пока же оно остается въ силѣ, мы гарантированы отъ постройки желѣзнодорожныхъ линій концессіоннымъ порядкомъ, а опыты казенной постройки , предпринятые турками на первомъ участкѣ будущей Самсунъ Сивасской желѣзной дороги, не даютъ пока основаній опасаться черезчуръ быстраго осуществленія этого предпріятія.-

Вотъ въ краткихъ чертахъ положеніе этого вопроса въ настоящее время.-

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности

Сазоновъ

Военный Министръ.
По Главному Управленію
Генеральнаго Штаба
31 Октября 1911 года.
№ 4326.

Секретно.

Милостивый Государь,

Владиміръ Николаевичъ.

Со времени возникновенія въ концѣ 1909 г. вопроса о сооруженіи въ Азіатской Турціи французской компаніей новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ письмахъ на имя какъ Предсѣдателя Совѣта Министровъ[*], такъ и Министра Иностранныхъ Дѣлъ[**] я неоднократно излагалъ мотивы крайне невыгоднаго для насъ въ стратегическомъ отношеніи значенія развитія желѣзнодорожной сѣти въ Азіатской Турціи, при чемъ высказывался за допустимость нашего участія въ сооруженіи линіи Самсунъ-Сивасъ, имѣющей относительно небольшое значеніе, исключительно только въ видахъ полученія возможности оказывать противодѣйствіе постройкѣ другихъ желѣзныхъ дорогъ и особенно линій съ запада къ главному центру государственной обороны Турціи противъ Россіи - крѣпости Эрзеруму.

Между тѣмъ, подписаннымъ русскимъ и французскимъ послами въ Константинополѣ протоколомъ и послѣдовавшей засимъ декларацією, заключенной между Портой и французскимъ желѣзнодорожнымъ синдикатомъ, предрѣшено сооруженіе въ Азіатской Турціи ряда чрезвычайно важныхъ стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ вр. Управляющій Министерствомъ Иностранныхъ

Его Высокопревосходительству В.Н.
Коковцову.

---

[*] 18 Апрѣля 1911 г. № 3514, 11 Мая 1911 г. № 3573 и 18 Іюня 1911 г. № 3963.

[**] 3 Сентября 1909 г. № 2607, 14 Іюня 1910 г. № 4009, 11 Марта 1911 г. № 3295, 18 Апрѣля 1911 г. № 3513, 18 Іюня 1911 г. № 3962 и 22 Іюня 1911 г. № 3966.

Его Прев-у
Н. В. Плеве.

Дѣлъ, въ отвѣтъ на письмо мое за № 3962, препровожденное въ копіи Статсъ-Секретарю Столыпину при письмѣ отъ 18 Іюля сего года за № 3963, сообщилъ, что Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, не имѣя возможности воспрепятствовать назрѣвшей въ Турціи потребности строить желѣзныя дороги въ ея азіатскихъ владѣніяхъ, могло добиться лишь наиболѣе удобныхъ въ нашихъ интересахъ условій осуществленія таковой постройки, а именно полученія концессіи французскими компаніями, участія русскихъ капиталовъ въ этомъ дѣлѣ и непосредственнаго контроля и наблюденія за сооруженіемъ. Кромѣ того, наше соглашеніе съ Франціей являлось по мнѣнію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, единственнымъ средствомъ чтобы дѣло постройки стратегической сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи не попало въ болѣе нежелательныя для насъ нѣмецкія руки.

Если съ политической точки зрѣнія это и можно признавать нашимъ успѣхомъ, то въ чисто военномъ отношеніи является почти безразличнымъ, чьими бы руками ни были построены линіи, чрезвычайно усиливающія стратегическое положеніе турокъ на Закавказской границѣ. Съ точки зрѣнія военныхъ интересовъ, Россіи желательно лишь, чтобы сооруженіе названныхъ стратегическихъ линій Азіатской Турціи не было осуществлено возможно дольше.

Нынѣ русско-французское и французско-турецкое соглашеніе по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Азіатской Турціи являются уже совершившимися фактами, и мы потеряли навсегда возможность открыто противодѣйствовать, въ силу договора 1900 года, постройкѣ французскими концессіонерами желѣзныхъ дорогъ въ полосѣ къ сѣверу отъ линіи Ангора, Кейсарія, Сивасъ, Харпутъ, Діарбекиръ, Ванъ однако подписанный русскимъ и французскимъ послами въ Константинополѣ протоколъ даетъ намъ возможность оказывать вліяніе на ходъ дѣла сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ

Азіатской Турціи, которымъ и должно воспользоваться въ смыслѣ возможно большей задержки постройки всѣхъ намѣченныхъ линій, за исключеніемъ лишь линіи отъ Самсуна до Сиваса, имѣющей второстепенное стратегическое значеніе.

Полагая, однако, что наше дипломатическое воздѣйствіе въ данномъ вопросѣ надо разсматривать только какъ паліативъ, который окажетъ лишь задерживающее вліяніе, но не можетъ вовсе остановить развитіе стратегической сѣти въ Малой Азіи, я прихожу къ заключенію, что единственнымъ дѣйствительнымъ средствомъ хотя бы нѣкотораго парализованія вреднаго для насъ вліянія этого развитія является соотвѣтственное усиленіе нашей Кавказской желѣзнодорожной сѣти.

Вопросъ о настоятельной необходимости скорѣйшей постройки важныхъ въ стратегическомъ отношеніи линій на Кавказѣ мною былъ возбужденъ еще въ началѣ 1910 года въ рядѣ писемъ на имя Статсъ-Секретаря Столыпина[x]/ и на Ваше имя[xx]/. Въ настоящее время вопросъ о сооруженіи важнѣйшихъ линій на Кавказѣ находится въ слѣдующемъ положеніи:

1/ Отпущены средства и уже приступлено къ постройкѣ линіи Карсъ-Сарыкамышъ / 1 милл. руб./.

2/ Отпущено 200 тыс. руб. на окончательные изысканія Черноморской дороги.

3/ Внесено въ смѣту 1912 г. на изысканія по проведенію второй колеи на Карсской вѣтви 65 тыс. руб., и

4/ Произведены изслѣдованія возможности постройки тоннеля подъ Архотскимъ переваломъ для Перевальной желѣзной дороги.

Такимъ образомъ, главнѣйшій вопросъ - постройка Перевальной желѣзной дороги находится еще въ первой стадіи

---

[x] 23 Марта 1910 г. № 2830, 20 Іюня 1910 г. № 3746 /копія препровождена Вамъ при письмѣ отъ 12 Іюня 1910 г. № 3747/, 4 Ноября 1910 г. № 4311 и 11 Мая сего года № 3572.
[xx] отъ 4 Ноября 1910 г. № 4314.

своего развитія, а что касается другихъ намѣченныхъ планов военнаго вѣдомства сооруженій на Закавказской желѣзнодорожной сѣти / продолженіе линіи Эриванъ-Джульфа до Тавриза съ вѣткой на Хой, прокладка второй колеи на линіи Карсъ-Сарыкамышъ, продолженіе этой послѣдней линіи до Караургана и др./, то никакого движенія къ своему осуществленію они еще не получили.

Переходъ, хотя бы и временный, господства на Черномъ морѣ въ руки турокъ, о которомъ заявляетъ Морской Министръ въ письмѣ своемъ на имя Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ отъ 21 Апрѣля сего года № 906/76, наноситъ рѣшительный ударъ нашему стратегическому положенію на Кавказѣ; не менѣе рѣшительный ущербъ таковому будетъ нанесенъ и постройкой намѣченной протоколомъ русско-французскаго соглашенія и турецко-французской деклараціей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи.

Полагаю, что подобное коренное ухудшеніе нашего стратегическаго положенія на Кавказскомъ фронтѣ не допустимо съ общегосударственной точки зрѣнія.

Хотя Совѣтъ Министровъ въ своемъ засѣданіи 2 Іюня с.г. вполнѣ согласился съ принципіальными взглядами военнаго вѣдомства на этотъ вопросъ и еще осенью 1910 г. выразилъ пожеланіе, чтобы Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты всѣ зависящія отъ него мѣры къ скорѣйшему удовлетворенію заявленныхъ военнымъ вѣдомствомъ потребностей по усиленію Кавказской желѣзнодорожной сѣти, тѣмъ не менѣе, въ виду крайней необходимости своимъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ на Кавказѣ предупредить постройку иностранцами желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи, а также особенно въ виду непрекращающагося со стороны Турціи стремленія создать себѣ въ прилегающемъ къ Урмійскому озеру районѣ выгодное исходное стратегическое положеніе про-

тивъ Кавказскаго фронта /обходъ Карскаго района черезъ Макинское ханство/, считаю долгомъ довести о всемъ вышеуказанномъ до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства и высказать свой взглядъ, что въ создавшемся нынѣ положенiи настоятельно необходимо:

1/ принять всѣ возможныя мѣры къ наискорѣйшему осуществленiю сооруженiя стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и

2/ установить основнымъ принципомъ нашихъ дальнѣйшихъ дѣйствiй въ вопросѣ о Малоазiатскихъ желѣзныхъ дорогахъ - использованiе всѣхъ возможныхъ средствъ къ задержкѣ сооруженiя этихъ дорогъ, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока не будетъ осуществлена въ цѣломъ программа нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Копiи сего письма вмѣстѣ съ симъ препровождаются мною для свѣдѣнія Министру Путей Сообщенiя и Временно Управляющему Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Прошу принять увѣренiе въ совершенномъ моемъ уваженiи и преданности.

Подписалъ: В. Сухомлиновъ.

Министръ
Путей Сообщенiя.
8 Декабря 1911 г.
№ 171.

Секретно.

Милостивый Государь,

Владимiръ Николаевичъ,

Военный Министръ препроводилъ мнѣ копiю своего письма отъ 31 Октября сего года за № 4326, на имя Вашего Высокопревосходительства по вопросу о предполагаемомъ развитiи желѣзнодорожнаго строительства въ сопредѣльныхъ съ Кавказомъ малоазiатскихъ владѣнiяхъ Турцiи и о вызываемой этимъ съ нашей стороны необходимости развитiя и усиленiя

Высокопре-ву В.Н.
Коковцову.

железнодорожной сѣти на Кавказѣ.

По существу дѣла соображенія, изложенныя въ письмѣ, сводятся: во-первыхъ къ выясненію положеній, которыя были бы, съ военной точки зрѣнія, созданы осуществленіемъ намѣчаемыхъ въ Малой Азіи линій, во-вторыхъ къ заявленію о необходимости для насъ постройки желѣзной дороги въ предѣлахъ Персіи между Джульфою и Тавризомъ съ вѣтвью на г. Хой и, наконецъ, въ третьихъ къ перечисленію работъ, предполагаемыхъ военнымъ вѣдомствомъ по расширенію и усиленію сѣти въ предѣлахъ Кавказа.

Развитіе желѣзнодорожной сѣти въ малоазіатскихъ владѣніяхъ Турціи, по мнѣнію Генерала Сухомлинова, въ интересахъ обезпеченія обороны государства, желательно всемѣрно замедлить. Принятіе возможныхъ въ этомъ отношеніи мѣръ, какъ справедливо упоминаетъ Генералъ Сухомлиновъ, относится къ предметамъ вѣдѣнія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, и Министерство Путей Сообщенія не можетъ оказать въ этомъ отношеніи никакого вліянія.

Тоже слѣдуетъ сказать и по вопросу о проведеніи упоминаемыхъ въ письмѣ желательныхъ для насъ желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ Персіи. Задачу въ этомъ дѣлѣ Министерства Путей Сообщенія могло бы составить лишь выясненіе техническихъ условій, съ которыми пришлось бы считаться при сооруженіи и эксплоатаціи этихъ линій. Предусматривая необходимость выясненія технической стороны дѣла, послѣ принятія Совѣтомъ Министровъ извѣстныхъ Вашему Высокопревосходительству заключеній по сему вопросу, по распоряженію моему, по соглашенію съ Вами, была образована особая междувѣдомственная Коммисія подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника инженера Рациборскаго, которая послѣ подробнаго осмотра шоссейной дороги между Джульфой и Тавризомъ, предположенной къ обращенію въ желѣзнодорожный путь, выяснила

какъ условія возможнаго использованія подобнаго желѣзнодорожнаго пути, такъ и срокъ, необходимый для исполненія этихъ работъ, и наконецъ приблизительную стоимость ихъ.

Не вдаваясь въ настоящемъ письмѣ въ подробное разсмотрѣніе вопроса по существу, я все же считаю необходимымъ обратить вниманіе Вашего Высокопревосходительства на то обстоятельство, что внесенные въ проектъ горные подъемы / 0,028/ не сосредоточены на какихъ либо отдѣльныхъ участкахъ дороги, а имѣются въ различныхъ пунктахъ почти всего протяженія дороги. Обстоятельство это создаетъ столь невыгодныя условія для дороги, что, воздерживаясь пока отъ окончательнаго заключенія по дѣлу, считаю, однако, умѣстнымъ отмѣтить, что вопросъ о цѣлесообразности обращенія полотна существующаго шоссе въ желѣзнодорожный путь представляется весьма сомнительнымъ какъ съ точки зрѣнія экономической, такъ, вѣроятно, и стратегической. Дѣйствительно, эшелоны воинскихъ частей, прибывающихъ въ Джульфу въ поѣздахъ состава, допускаемаго Закавказскою желѣзнодорожною сѣтью, пришлось бы здѣсь пересоставлять въ соотвѣтствіи съ допускаемыми на Тавризской дорогѣ поѣздами меньшаго состава съ тѣмъ, чтобы въ Тавр[изѣ], т.е. черезъ 140 верстъ, уже выгружаться. Манипуляціи эт[и] связаны были бы съ такими осложненіями, которыя только сравнительно незначительной экономіи окупались бы перевозкой на столь небольшомъ протяженіи воинскихъ частей и грузовъ по желѣзной дорогѣ, взамѣнъ слѣдованія ихъ по хорошей шоссейной дорогѣ протяженіемъ въ 124 версты.

Переходя къ третьему вопросу, а именно къ вопросу о развитіи желѣзнодорожныхъ путей на Кавказѣ, считаю долгомъ изложить слѣдующее.

Вопросъ этотъ составлялъ предметъ неоднократнаго обсужденія Совѣта Министровъ, причемъ особымъ журналомъ Сов[ѣта]

241

Министровъ 2 Декабря 1910 года совершенно опредѣленно установлено, что Министерствомъ Путей Сообщенія въ то время были приняты всѣ зависящія отъ него мѣры къ скорѣйшему удовлетворенію потребностей, заявленныхъ военнымъ вѣдомствомъ по усиленію Кавказской желѣзнодорожной сѣти.

Въ настоящее же время вопросъ о желѣзнодорожныхъ линіяхъ на Кавказѣ находится въ слѣдующемъ положеніи.

1/ Перевальная черезъ Главный Кавказскій хребетъ желѣзная дорога.

Въ виду того, что, несмотря на производившіяся уже изысканія по постройкѣ Перевальной желѣзной дороги, вопросъ о возможности проведенія тоннеля большого протяженія, а также о стоимости линіи, считался недостаточно выясненнымъ, Министерствомъ Путей Сообщенія испрашивалась на окончательныя изысканія этой линіи необходимая сумма по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1911 года; однако Государ ственная Дума отклонила испрашивавшееся ассигнованіе, причемъ Коммисіею о путяхъ сообщенія Государственной Думы было высказано, что Министерству Путей Сообщенія предварительно необходимо созвать особое Совѣщаніе съ участіемъ лучшихъ европейскихъ авторитетовъ по тоннельному дѣлу для обсужденія вопроса о степени осуществимости сооруженія 22- верстнаго тоннеля черезъ Архотскій перевалъ.

Такое Совѣщаніе, съ участіемъ иностранныхъ инженеровъ специалистовъ по тоннельному дѣлу, было собрано во Владикавказѣ въ Сентябрѣ сего года, причемъ, осмотрѣвъ въ натурѣ мѣсто расположенія предполагаемаго тоннеля и подробно обсудивъ вопросъ, Совѣщаніе пришло къ вполнѣ благопріятному заключенію о возможности постройки такого тоннеля. Подробное изложеніе работы Совѣщанія составляетъ предметъ особаго всеподданнѣйшаго отчета Предсѣдателя Совѣщанія Генерала Н.П.Петрова, каковой отчетъ еще не удостоился ВЫСОЧАЙШАГО разсмотрѣнія.

2/ Черноморская желѣзная дорога.

Окончательныя изысканія этой желѣзнодорожной линіи, соору-

242

ненія которой военное вѣдомство также придаетъ большое значеніе, произведены въ теченіе истекшаго лѣта. Полевыя работы окончены къ I сего Ноября, и въ настоящее время производится разработка ихъ, составленіе проекта и расцѣночной вѣдомости. Представленіе о разрѣшеніи сооудить Черноморскую желѣзную дорогу средствами и распоряженіемъ казны будетъ внесено въ законодательныя учрежден. до I Марта 1912 года.

3/ Линія Карсъ-Сарыкамышъ и продолженіе ея до Турецкой границы.

Постройка желѣзнодорожной линіи Карсъ-Сарыкамышъ и строительная стоимость ея утверждены закономъ I Іюня 1911 г., причемъ тѣмъ же закономъ отпущено 500,000 руб. на приступъ къ работамъ.

Въ утвержденную закономъ I Іюня 1911 г. строительную стоимость линіи Карсъ-Сарыкамышъ входитъ устройство полотна, трубъ и опоръ мостовъ подъ два пути.

Что касается продолженія этой линіи до м. Караурганъ на Турецкой границѣ, то, для возможности еще въ текущемъ году произвести соотвѣтствующія дополнительныя изысканія Совѣтомъ Министровъ было разрѣшено Министру Путей Сообщенія отнести временно потребный для нихъ расходъ на кредитъ въ 500.000 руб., отпущенный по закону I Іюня 1911 г

4/ Проведеніе второй колеи на участкѣ Навтлуги-Карсъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Возбужденный военнымъ вѣдомствомъ вопросъ о проведеніи второй колеи на участкѣ Навтлуги-Карсъ, Закавказскихъ жел. дор., разсматривался, въ связи съ вопросомъ о работѣ въ военное время желѣзнодорожной линіи Боржомъ-Карсъ въ совокупности съ существующей однопутной Карсской вѣтвью, въ особой при Управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Начальника Управленія, съ участіемъ представителей военнаго вѣдомства, въ засѣда-

нія 28 Марта 1911 г. - Журналъ сего Совѣщанія былъ 2 Мая 1911 года препровожденъ на окончательное заключеніе Военнаго Министра по вопросу объ осуществленіи одного изъ указанныхъ здѣсь варіантовъ соединенія Карса съ магистралью Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе послѣдовавшаго по сему вопросу отвѣта Военнаго Министра о предпочтительности прокладки второй колеи на Карсской вѣтви, въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія 1912 года уже внесенъ кредитъ въ 65.000 р. испрашиваемый на дополнительныя изысканія и составленіе проекта по устройству второго пути на участкѣ Навтлугъ - Карсъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Приводимое въ письмѣ Военнаго Министра указаніе на обнаруживаемое въ настоящее время промедленіе въ осуществленіи заявленныхъ предположеній военнаго вѣдомства по желѣзнодорожному строительству на Кавказѣ, по существу своему, не можетъ признаваться иначе, какъ укоромъ по отношенію къ ввѣренному мнѣ вѣдомству.

Между тѣмъ вышеизложенное свидѣтельствуетъ, что всѣ выраженныя военнымъ вѣдомствомъ пожеланія Министерствомъ Путей Сообщенія выполняются съ исключительной успѣшностью.

Въ виду всего вышеизложеннаго смѣю думать, что вопреки указаніямъ, приводимымъ въ письмѣ Военнаго Министра, отъ 31 Октября сего года за № 4325, Совѣтъ Министровъ, при разсмотрѣніи затронутыхъ въ этомъ письмѣ вопросовъ, придетъ опять же къ заключенію, что и до настоящаго времени Министерствомъ Путей Сообщенія было исполнено въ разсматриваемомъ дѣлѣ все для него возможное.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ уваженіи и искренней преданности.

Подписалъ: С. Рухловъ.

Председатель
Совѣта Министровъ.
21 Декабря 1911 года.
№ 6250.

Секретно.

Милостивый Государь,

Сергѣй Дмитріевичъ,

Письмомъ отъ 31 Октября сего года, за № 4326, Военный Министръ увѣдомилъ меня, что онъ вошелъ въ сношеніе съ Временно-Управляющимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ и Министромъ Путей Сообщенія по вопросу объ увеличеніи нашей желѣзнодорожной сѣти на Кавказѣ въ противовѣсъ предположенному Турціею развитію желѣзнодорожнаго строительства въ сопредѣльныхъ съ Кавказомъ ея малоазіатскихъ владѣніяхъ. При этомъ Генералъ-отъ-Кавалеріи Сухомлиновъ объяснилъ, что, по его мнѣнію, при создавшемся нынѣ положеніи, настоятельно необходимо: 1/ принять всѣ зависящія мѣры къ скорѣйшему сооруженію стратегическихъ дорогъ на Кавказѣ и 2/ использовать всѣ возможныя съ нашей стороны средства къ задержкѣ постройки малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ пока не будетъ осуществлена программа нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Нынѣ, письмомъ отъ 8 сего Декабря, за № 171, Министръ Путей Сообщенія увѣдомилъ меня, что всѣ заявленныя военнымъ вѣдомствомъ предположенія по развитію нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ выполняются подвѣдомственнымъ ему вѣдомствомъ съ возможною поспѣшностью. Что же касается предположенія Военнаго Министра о желательности принятія мѣръ къ возможному замедленію постройки желѣзныхъ дорогъ въ малоазіат-

Пре-ву С.Д.
Сазонову.

245

скихъ владѣніяхъ Турціи, то вопросъ этотъ, по мнѣнію Тайнаго Совѣтника Рухлова, всецѣло относится къ предметамъ вѣдѣнія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, такъ что Министерство Путей Сообщенія не можетъ оказать въ этомъ отношеніи никакого вліянія.

Въ виду весьма серьезнаго значенія возбужденнаго военнымъ вѣдомствомъ вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ на Кавказѣ, я предполагалъ бы внести это дѣло на обсужденіе Совѣта Министровъ въ ближайшемъ будущемъ, но предварительно сего имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать, въ непродолжительномъ, по возможности, времени, сообщить мнѣ Ваше заключеніе по существу вышеизложенныхъ предположеній Генерала-отъ-Кавалеріи Сухомлинова.

Прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣренія въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписалъ: В. Коковцовъ.

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ.
31 Декабря 1911 года.
№ 837.

Секретно.

Милостивый Государь,

Владиміръ Николаевичъ.

Секретнымъ письмомъ отъ 21 сего Декабря, за № 6250, Вашему Высокопревосходительству угодно было, ссылаясь на письмо Г. Военнаго Министра отъ 31 Октября сего года за № 4326, предупредить меня о намѣреніи Вашемъ поставить на обсужденіе Совѣта Министровъ вопросъ о возможномъ замедленіи постройки желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи и о средствахъ воздѣйствія, коими можетъ въ этомъ направленіи располагать Министерство Иностранныхъ Дѣлъ.

Еще особымъ совѣщаніемъ отъ 2 Іюня 1910 года было ус-

Его Высокопре-ву В.Н.
Коковцову.

новлена желательность добиться отъ Турціи измѣненія соглашенія 1900 г., предоставляющаго намъ нѣкоторыя права въ области желѣзнодорожнаго строительства въ сѣверной части Малой Азіи, такъ какъ выяснилось, что Порта имѣе[тъ] возможность, не нарушая буквы этого соглашенія, обходи[ть] тѣмъ не менѣе стѣснительныя для себя условія онаго.

Послѣдовательные переговоры Порты съ представителями Синдиката Самсунъ Сивасской желѣзной дороги, донесенія о которыхъ ИМПЕРАТОРСКАГО Посла въ Константинополѣ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ своевременно сообщало Вашему Высокопревосходительству, еще подкрѣпляли вѣренное мнѣ Министерство въ необходимости пересмотра указаннаго договора съ Турціей. Въ ожиданіи благопріятнаго момента дл[я] начатія съ нею переговоровъ, Посолъ въ Константинополѣ, извѣстнымъ Вамъ соглашеніемъ съ Французскимъ Посломъ, обезпечилъ за нами возможность слѣдить за дальнѣйшими сношеніями Оттоманскаго Правительства съ Самсунъ-Сивасскимъ Синдикатомъ и даже поставить дальнѣйшій ходъ этихъ сношеній въ нѣкоторую зависимость отъ оборота, какой примутъ русско-турецкіе переговоры по вопросу о соглашеніи 1900 года.

Начатый въ концѣ Сентября Гофмейстеромъ Чарыковымъ съ Саидомъ Пашею разговоръ на эту тему я, однако, оказался вынужденнымъ прекратить, такъ какъ центръ тяжести переговоровъ нежелательнымъ образомъ оказался перемѣщеннымъ съ частнаго вопроса о малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогахъ на общую совокупность русско-турецкихъ отношеній. Но упомянутое соглашеніе Гофмейстера Чарыкова съ Французскимъ Посломъ дало мнѣ возможность и предлогъ, черезъ посредство Франціи, постараться побудить турокъ самихъ возобновить разговоры объ измѣненіи все же стѣснительнаго для нихъ соглашенія 1900 г. Пока же оно остается въ силѣ, мы гарантированы отъ постройки желѣзнодорожныхъ

ній комиссіоннымъ порядкомъ, а опыты частной постройки, предпринятые турками на первомъ участкѣ будущей Самсунъ Сивасской желѣзной дороги, не даютъ пока основаній опасаться черезчуръ быстраго осуществленія этого предпріятія.

Вотъ въ краткихъ чертахъ положеніе этого вопроса въ настоящее время.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и совершенной преданности.

Подписалъ. Сазоновъ.

[illegible] [illegible] этого вопроса [illegible]

Кок. мы ничего предпринять не можемъ

Сазон. Мы увѣрены, чтобы съ нами заговорили. Отъ договора 1900 г. мы формально не отказались. Турція не приступила къ сооруженію дорогъ, для насъ невыгодныхъ. Но предложеніе и возобновленіе разговора вынуждено послѣдуетъ скоро въ Февралѣ.

Кок. Стало формально дальше стоять на договорѣ 1900 г.

Сазон. Дольше намъ не удержаться на почвѣ договора. Однако мы подкрѣпили себя разговоромъ 1911 г. съ Франц. правительствомъ.

Кок. Надо просить Посла в Конст. чтобы онъ не очень отзывался, а просто передавалъ Имп. Прав. не беря почина и не связываясь.

Рухлов. Съ техническ. стороны дор. мы в такихъ благопр. положеніи [illegible] Турціи. Все это тяжелыя очень трудныя дороги. Относительно Черноморской дороги. Совѣщаніе инженеровъ подъ предсѣд. ген. Петрова. Будетъ внесено въ Г.Д. одновременно съ Черноморск. ж.д.

Держимъ [illegible] это [illegible], которому [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] съ [illegible] [illegible]

Сазон. [illegible] [illegible] [illegible] для вопросовъ [illegible] [illegible] на Посту [illegible] [illegible] [illegible]

Секретно.

2

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ
СОВѢТА МИНИСТРОВЪ.

"25" Января 1912 года.
№ 491.

Его Высокопре-ву В.А.
Сухомлинову.

Того-же содержанія:

Его Пре-ву С.В.
Рухлову № 492.

Его Пре-ву С.Д.
Сазонову № 493.

/съ соотвѣт. измѣнен./

Милостивый Государь,

Владиміръ Александровичъ.

Въ письмѣ, отъ 31 Октября 1911 года, за № 4326, Ваше Высокопревосходительство изволили освѣдомить меня о перепискѣ Вашей съ Временно-Управлявшимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеромъ Нератовымъ и Министромъ Путей Сообщенія по вопросу о необходимости расширенія нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ въ противовѣсъ подготавливаемому Турціею развитію своего желѣзнодорожнаго строительства въ ея сопредѣльныхъ съ Кавказомъ малоазіатскихъ владѣніяхъ.

Въ виду весьма серьезнаго значенія сего вопроса съ точки зрѣнія обезпеченности нашей государственной обороны, я счелъ нужнымъ, по полученіи отзывовъ по сему предмету Министровъ Путей Сообщенія и Иностранныхъ Дѣлъ, внести настоящее дѣло на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ.

Обсудивъ означенный вопросъ, въ засѣданіи 19 текущаго Января, Совѣтъ Министровъ нашелъ, что всѣ заявленныя военнымъ вѣдомствомъ пожеланія о развитіи нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ выполняются, въ предѣлахъ возможнаго, Министерствомъ Путей Сообщенія безъ какого либо промедленія. Что же касается желательнаго для насъ задержанія постройки турецкихъ желѣзныхъ дорогъ въ Малоазіатской Турціи, то Совѣтъ Министровъ принялъ во вниманіе, что, на основаніи Русско-Турецкаго соглашенія 1900 года - объ участіи русскихъ капиталистовъ при сооруженіи

желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ между берегомъ Чернаго моря и линіею городовъ Ангора-Кесарія-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ, - и въ особенности въ виду подписаннаго въ 1911 году нашимъ и французскимъ Послами въ Константинополѣ протокола о взаимоотношеніяхъ нашихъ съ Франціею, въ случаѣ участія послѣдней въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи, - въ нашемъ распоряженіи имѣются извѣстныя средства для воспрепятствованія желѣзнодорожному строительству Турціи въ Малой Азіи. Вслѣдствіе сего, Совѣтъ Министровъ счелъ полезнымъ, насколько это окажется возможнымъ, придерживаться упомянутыхъ соглашеній, не предпринимая пока какихъ либо дальнѣйшихъ въ этомъ вопросѣ шаговъ, тѣмъ болѣе, что переговоры Турціи съ иностранными предпринимателями о предоставленіи имъ желѣзнодорожныхъ концессій въ Малой Азіи въ настоящее время прекратились. Само собою разумѣется, что вышеизъясненная директива должна быть преподана и нашему Послу въ Константинополѣ, которому надлежало бы, воздерживаясь отъ какихъ либо самостоятельныхъ въ этой области выступленій, подробно освѣдомлять ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Правительство о движеніи этого вопроса, въ точности сообразуя свои дѣйствія съ исходящими отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ указаніями.

Сообщая объ изложенномъ, съ приложеніемъ напечатанной на ротаторѣ переписки по настоящему предмету, покорнѣйше прошу Васъ, Милостивый Государь, принять увѣренія въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписалъ: В.Коковцовъ.

Вѣрно: Экспедиторъ Канцеляріи
Совѣта Министровъ [signature]

№ 1679.

Срочно.

Секретно.

КАНЦ. МИН. ФИНАНС.
-7 АПРЕЛЯ 1912 № 261.
379.

249

Министръ
Иностранныхъ Дѣлъ

Апрѣля 4 дня 1912 г.
№ 204

7/IV 912 г.

Милостивый Государь

Владиміръ Николаевичъ,

Вслѣдствіе письма Вашего Высокопревосходительства отъ 13 минувшаго марта, за № 298, имѣю честь препроводить при семъ для внесенія на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ записку составленную во ввѣренномъ мнѣ вѣдомствѣ по дѣлу о турецкомъ малоазіатскомъ желѣзнодорожномъ строительствѣ, содержащую изложеніе хода сего вопроса въ его послѣдовательномъ развитіи послѣ Особаго Совѣщанія 1910 года.

Матеріалы, послужившіе основаніемъ сей записки, въ числѣ которыхъ находятся и послѣднія депеши бывшаго Посла въ Константинополѣ, уже извѣстны Вашему Высокопревосходительству изъ прежней переписки.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и таковой же преданности.

Сазоновъ

Его Высокопрев-ву В. Н. Коковцову.-

бл. №: 204.

255

№2

I
27 Іюня 1900 г.

II
Соглашеніе 1900 г.

III
Письмо 13/III 912 г. №278

IV
Карта

V
письмо Гр. Бен. К. 6/VII 912 г. №362

Особое Совѣщаніе по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ отъ 2-го Іюня 1910 года остановилось на рѣшеніи, отказавшись отъ устарѣвшаго и шаткаго соглашенія съ Турціей, заключеннаго въ 1900 году,- добиваться отъ Турціи заключенія новаго договора, который бы гарантировалъ насъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекенъ. Для достиженія этой цѣли предполагалось заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ ей въ видѣ компенсаціи наши права на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ.

Недоброжелательное отношеніе Турецкаго Правительства къ нашимъ домогательствамъ за послѣдніе годы не представило возможности сдѣлать какіе-либо рѣшительные шаги въ смыслѣ I-ой части намѣченной программы дѣйствій.

Между тѣмъ Турецкое Правительство, стремясь къ скорѣйшему осуществленію желѣзно-дорожной сѣти въ Малой Азіи по направленію къ нашей Кавказской границѣ, но не желая считаться съ обязатель-

ствами, налагаемыми на него соглашенiемъ 1900 г., задумало обойти эти обязательства при помощи слѣдующей комбинацiи: оно заключило съ Французскимъ Синдикатомъ, представленнымъ въ Константинополѣ Г-омъ Саллandрузъ-~~де-Ламорнэ~~, условiе на изысканiя и постройку опредѣленной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверо-Восточной части Малой Азiи, сѣти выходящей за предѣлы оговоренной соглашенiемъ 1900 года зоны, и на эксплоатацiю затѣмъ этой сѣти по ея окончанiи.

Хотя въ уговорѣ этомъ и предусматриваются дальнѣйшiе переговоры съ Французскими кредитными учрежденiями объ изысканiи средствъ, потребныхъ на постройку этихъ желѣзныхъ дорогъ, - что придаетъ всей сдѣлкѣ несомнѣнный характеръ <u>концессiи</u>, - но такъ какъ тѣмъ не менѣе <u>буква</u> соглашенiя 1900 года оставалась ненарушенной, то ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству и не представлялось основанiй къ формальному протесту.

Напротивъ того, такъ какъ разрывъ переговоровъ между Портою и французскимъ синдикатомъ грозилъ возможностью передачи всего предпрiятiя въ иныя, вѣроятно германскiя руки, что представляло бы для нашихъ интересовъ еще большую опасность, - то нашему Представителю пришлось войти въ обсужденiе вопроса по существу съ тѣмъ, чтобы постараться обезпечить наши интересы путемъ объясненiй съ французскими предпринимателями и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ.

Этой цѣли имѣлъ служить протоколъ подписанный въ минувшемъ Апрѣлѣ Гофмейстеромъ Чарыковымъ

и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ, и въ силу коего Французы обязывались ознакомить насъ съ результатами своихъ изысканiй и расчетовъ ранѣе подписанiя съ Портой какихъ либо соглашенiй съ тѣмъ, чтобы мы могли въ случаѣ необходимости воспротивиться передъ Портою дальнѣйшимъ переговорамъ ея съ Синдикатомъ, если ко времени представленiя послѣднимъ своихъ проектовъ сооруженiя намѣченныхъ линiй не состоится еще уговора между Россiей и Портой о замѣнѣ соглашенiя 1900 года.

Бывшiй Посолъ въ Константинополѣ еще въ началѣ Февраля доносилъ, что замѣчаетъ со стороны Порты готовность до извѣстной степени считаться съ нашею точкою зрѣнiя въ вопросѣ о направленiи и порядкѣ постройки Малоазiятскихъ желѣзнодорожныхъ линiй, но что съ какими либо опредѣленными предложенiями Турецкое Правительство выступитъ лишь послѣ ознакомленiя съ результатами французскихъ изысканiй и расчетовъ.

Французскiй синдикатъ представилъ недавно Турецкому Министру Общественныхъ Работъ требуемыя данныя, и нынѣ на основанiи пункта 5 соглашенiя Пословъ намъ предстоитъ опредѣлить свое отношенiе къ дальнѣйшему ходу этого вопроса и использовать имѣющiяся у насъ заручки: упомянутый протоколъ и соглашенiе 1900 г.-

Результаты французскихъ изысканiй и расчетовъ, сообщенные синдикатомъ Турецкому Правительству, сводятся въ общемъ къ слѣдующему. Линiя отъ Самсуна до Сиваса можетъ быть готова черезъ 4 года и будетъ стоить 88.000.000 франковъ. Черезъ

другіе 4 года рельсы могли бы быть доведены до Харпута. На 6-омъ году постройки могла бы быть начата отъ Чалты вѣтвь на Эрзинджанъ и Эрзерумъ, и въ концѣ 8-го года достигнуть Пекериджа. Самъ синдикатъ рекомендуетъ ограничиться пока перечисленными линіями, отложить до позднѣйшаго времени продолженіе линіи отъ Эрзинджана на Эрзерумъ и вовсе отказаться отъ участка Пекериджъ- Трапезондъ въ виду его значительныхъ техническихъ трудностей и огромной стоимости до 500.000 франковъ за километръ. Вообще, такъ какъ вся затѣянная сѣть въ 1449 километровъ обошлась бы въ 570.000.000 - сумма непосильная для турецкаго кредита, то о постройкѣ послѣднихъ двухъ участковъ должно бы состояться особое финансовое соглашеніе, послѣ того какъ раньше построенныя части начнутъ давать нормальный доходъ.

Вотъ тѣ данныя, на которыхъ будутъ основаны дальнѣйшіе переговоры Порты съ синдикатомъ, причемъ уже нынѣ Турецкимъ Правительствомъ заявляется желаніе сократить сроки и измѣнить постепенность постройки. Съ этими же данными придется считаться и намъ въ переговорахъ объ измѣненіи соглашенія 1900 г., съ какой бы стороны они ни были начаты.

При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду того обстоятельства, что фактическое опредѣленіе какой либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны, какъ затрогивающее суверенныя права Турціи, едва ли можетъ быть достигнуто болѣе прочно, чѣмъ нынѣшнимъ, столь легко обходимымъ соглашеніемъ. Желательныя и необходимыя намъ ограниченія придется вслѣдствіе сего прикрыть соображеніями техническими и коммерческими, " взаимное принятіе во вниманіе " коихъ оговорено къ тому же соглашеніемъ 1900 года. Для такой постановки вопроса создана уже подходящая почва упомянутымъ докладомъ синдиката, отстраняющимъ линію Трапезундъ-Эрзерумъ / намъ положительно неугодную/, отодвигающимъ на 8-10 лѣтъ приступъ къ продолженію линіи восточнѣе Эрзинджана / допущенный совѣщаніемъ Министровъ осенью м.г. крайне важный пунктъ / и налагающій при этомъ на Турцію весьма тяжелое финансовое бремя. При этомъ въ противоположность положенію минувшаго лѣта, крайняя нужда въ деньгахъ и несомнѣнная коммерческая выгода отъ магистрали Самсунъ-Сивасъ и.т.д. должна побудить Порту быть болѣе податливой на французскія условія.

Соотвѣтственно вышеизложенному для насъ намѣчался бы слѣдующій порядокъ дѣйствій: поддержать французскихъ предпринимателей въ переговорахъ ихъ съ Портою, причемъ ими были бы оговорены наименѣе для насъ невыгодные сроки, постепенность и направленіе и отвергнуты или значительно отсрочены нежелательныя намъ линіи.

ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству затѣмъ уже легче было бы, выдвигая торговыя и экономическія соображенія, напримѣръ, необходимость связать Закавказье съ Центральной Россіей прямой магистралью, или заботы объ утвержденіи нашей торговли въ Сѣверной Персіи, недопущеніе западной конкур-

ренціи благодаря возможности транзита черезъ Турцію, связать Порту какимъ либо обязательствомъ о взаимномъ уговорѣ относительно дальнѣйшаго развитія и условій возможной въ будущемъ смычки линій, къ тому времени ,когда Турки задумаютъ приступить къ сооруженію желѣзной дороги къ востоку отъ намѣченной нами линіи, въ которую слѣдовало бы также включить Діарбекиръ и Мосулъ.

Вопросъ въ сущности свелся бы къ установленію между нами и Портою не столько запретной зоны для желѣзнодорожнаго строительства, сколько запретнаго срока для такового строительства, коимъ мы должны бы со своей стороны воспользоваться для обезпеченія себѣ преимущества или во всякомъ случаѣ равенства положенія въ этомъ вопросѣ.

Выясненію потребнаго срока и приводящихъ условій указанной задачи и должно служить намѣченное Совѣтомъ Министровъ обсужденіе вопроса.-

№ 1680.

213

Срочно.

Секретно.

I 7/IV 912

Лод 8/IV

Директоръ Общей Канцеляріи Министра Финансовъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Превосходительству Николаю Вячеславовичу, имѣетъ честь препроводить при семъ, по приказанію Статсъ Секретаря Коковцова, подлинное письмо Г. Министра Иностранныхъ Дѣлъ отъ 4 сего апрѣля за № 204, а равно копію письма Г. Министра Финансовъ отъ 6/7 апрѣля за № 362, по вопросу о сооруженіи французами желѣзныхъ дорогъ въ восточной части Малой Азіи.

№ 364.

"7" апрѣля 1912 года.

Его Превосходительству

Н.В. Плеве.

264

К о п і я.

Министръ Финансовъ.

Срочно. Секретно.

13 марта 1912 г.
№ 298.

Милостивый Государь
Сергѣй Дмитріевичъ.

Письмомъ отъ 5 сего марта за № 276 я имѣлъ честь просить Ваше Превосходительство внести на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ вопросъ объ огражденіи интересовъ Россіи въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи, при чемъ, съ своей стороны, высказалъ нѣкоторыя соображенія какъ по поводу современнаго положенія этого дѣла, такъ и относительно дальнѣйшаго его направленія.

Между тѣмъ Ваше Превосходительство, отмѣчая въ письмѣ отъ 9 сего марта за № 156, что при современной политической обстановкѣ Вамъ представляется неминуемымъ окончаніе переговоровъ между Турецкимъ Правительствомъ и французскими предпринимателями касательно сооруженія сими предпринимателями желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, изволили просить меня о скорѣйшемъ направленіи настоящаго дѣла.

По сему поводу имѣю честь сообщить Вашему Превосходительству, что я остаюсь при высказанномъ мною мнѣніи о томъ, что данное дѣло подлежитъ внесенію

Его Прев-ству
С.Д.Сазонову.

на обсужденіе Совѣта Министровъ, и что представленіе съ надлежащими матеріалами по сему предмету, какъ относящемуся къ области нашей иностранной политики, должно исходить отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ. Въ виду сего считаю долгомъ, во избѣжаніе какихъ-либо недоразумѣній, вновь обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшей просьбой не отказать внести данное дѣло въ Совѣтъ Министровъ въ самомъ непродолжительномъ времени.

Примите и пр. /подписано:/ В.Коковцовъ.

Вѣрно: За Дѣлопроизводителя *[подпись]*

215

Министръ
Финансовъ.
"6" апрѣля 1912 года.
№ 312.

Копія.
Секретно.

Милостивый Государь
Сергѣй Дмитріевичъ.

При запискѣ отъ 30 мин. марта, № 201, Ваше Превосходительство доставили мнѣ 4 донесенія бывшаго Россійскаго Посла въ Константинополѣ за №№ 21,22,26 и 32, въ коихъ Гофмейстеръ Чарыковъ сообщаетъ данныя касательно современнаго положенія вопроса о сооруженіи французскими предпринимателями обширной рельсовой сѣти въ восточной части Малой Азіи, а равно излагаетъ свои соображенія о способахъ огражденія русскихъ интересовъ, затрагиваемыхъ предположеніями означенныхъ предпринимателей.

Какъ видно изъ донесеній Гофмейстера Чарыкова, французскіе предприниматели представили Оттоманскому Правительству проектъ соединенія рельсовымъ путемъ важнѣйшихъ пунктовъ Восточной Анатоліи, каковы Самсунъ, Сивасъ, Харпутъ, Эрзингянъ, Эрзерумъ, Трапезундъ. Этотъ проектъ уже самъ по себѣ имѣетъ большое значеніе, такъ какъ даетъ туркамъ выходъ въ Черное море въ двухъ пунктахъ - Самсунѣ и Трапезундѣ, но для насъ значеніе его особенно велико въ виду того, что проектируемая французами рельсовая сѣть будетъ несомнѣнно соединена

Его Прев-ству С.Д.Сазонову.

съ желѣзными дорогами, находящимися въ западной части Малой Азіи, а, кромѣ того, не исключена возможность соединенія указанной сѣти и со Средиземнымъ моремъ путемъ проведенія проектированныхъ Честеромъ линій. Такимъ образомъ въ случаѣ осуществленія французскихъ предположеній турки будутъ имѣть возможность передвигать свои войска почти къ самой нашей границѣ какъ со стороны Константинополя, такъ и со стороны залива Александретты. Этими же путями, а равно и со стороны Чернаго моря наши конкурренты будутъ въ состояніи направлять свои товары въ сферу нашего торговаго вліянія.

Въ представленныхъ уже французскими предпринимателями Оттоманскому Правительству проектахъ контрактовъ о порядкѣ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи не содержится какихъ-либо особыхъ оговорокъ, которыя могли бы быть использованы нами въ дѣлѣ огражденія русскихъ стратегическихъ и экономическихъ интересовъ, и Французскій Посолъ въ Константинополѣ могъ указать лишь на одинъ пунктъ контракта о постройкѣ, дающій русскимъ заводамъ надежду на полученіе заказовъ по изготовленію подвижного состава. Наряду съ этимъ представители французскихъ предпринимателей дѣлаютъ намъ, въ довѣрительныхъ бесѣдахъ, словесныя успокоительныя заявленія, что представленныя ими Оттоманскому Правительству данныя о техническихъ трудностяхъ и громадной стоимости постройки восточныхъ участковъ проектируемой сѣти заставятъ самихъ турокъ отказаться отъ постройки весьма нежелательной для насъ линіи Трапезундъ-Пекериджъ и подчинить планъ постройки остальныхъ участковъ къ востоку отъ Эрзингяна соглашенію съ нами.

Въ мои виды не входитъ подвергать какому-либо сомнѣнію искренность заявленій французскихъ предпринимателей, но я все же не могу не отмѣтить, въ связи съ ихъ образомъ дѣйствій, нѣкоторыхъ обстоятельствъ.

Согласно подписанному Россійскимъ и Французскимъ Послами въ Константинополѣ въ апрѣлѣ 1911 г. протоколу, французы обязались по производствѣ изысканій восточныхъ участковъ вести всякіе дальнѣйшіе переговоры съ Портою относительно контрактовъ о постройкѣ и установленіи срока постройки не иначе, съ предварительнаго согласія Россіи. Такая оговорка, казалось бы, должна была обезпечить Русскому Правительству возможность войти въ обсужденіе французскихъ условій постройки желѣзныхъ дорогъ ранѣе сообщенія таковыхъ Оттоманскому Правительству. Въ дѣйствительности однако полные проекты контрактовъ о постройкѣ и эксплоатаціи оказались переданными Оттоманскому Правительству ранѣе, чѣмъ они могли сдѣлаться извѣстными всѣмъ заинтересованнымъ русскимъ вѣдомствамъ.

Не вдаваясь въ детальную критику указанныхъ проектовъ, я, въ виду даваемыхъ французами частнымъ путемъ успокоительныхъ завѣреній, укажу на то, что изъ сообщенныхъ Фран-

цузскимъ Посломъ въ Константинополѣ 18 февраля сего года результатовъ желѣзнодорожныхъ изысканій явствовало, что стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ возрастаетъ по мѣрѣ удаленія на востокъ. Между тѣмъ изъ представленнаго затѣмъ туркамъ проекта контракта объ ихъ постройкѣ видно, что,- вѣроятно вслѣдствіе измѣненія группировки участковъ,-строительная стоимость наиболѣе близкаго къ русской границѣ участка Эрзингянъ - Эрзерумъ /15.200 тур. фунт./ ниже стоимости примыкающихъ къ нему съ запада участковъ Сивасъ-Чалта-Харпутъ и Чалта-Эрзингянъ /24.300 тур.фунт./; эти же послѣдніе участки турки, согласно заявленію французовъ,желаютъ во всякомъ случаѣ строить внѣ всякой зависимости отъ соглашенія съ нами.

Съ другой стороны, турки, повидимому, не очень обезпокоены исчисленными французами крупными расходами, такъ какъ Турецкій Министръ Общественныхъ Работъ добивается сокращенія срока постройки линій съ 12 лѣтъ до 8, очевидно, надѣясь и въ болѣе короткій періодъ изыскать, въ случаѣ необходимости, нужныя средства.

При такихъ условіяхъ намъ, какъ мнѣ кажется, нельзя не учитывать возможности того, что, если только не встрѣтится рѣшительныхъ помѣхъ, Оттоманское Правительство можетъ не остановиться передъ затратою даже весьма крупной суммы для сооруженія необходимыхъ для него желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, и что въ такомъ случаѣ французы возьмутся за это дѣло на тѣхъ условіяхъ, которыя они уже заявили назван-

ному Правительству, но въ которыхъ интересы Россіи не приняты въ должной степени во вниманіе. Такимъ образомъ въ теченіе 8-12 лѣтъ стратегическое положеніе Турціи у границъ нашего Закавказья и Сѣверной Персіи можетъ кореннымъ образомъ измѣниться къ нашей невыгодѣ.

Возникаетъ, слѣдовательно, вопросъ о способѣ огражденія нашихъ интересовъ, которымъ угрожаетъ проектъ французскихъ капиталистовъ. Насколько можно судить по сообщеннымъ мнѣ при запискѣ отъ 30 мин.марта за № 201 и письмѣ отъ 4 сего апрѣля за № 204 документамъ, какъ бывшій нашъ Посолъ въ Константинополѣ, такъ и Министерство Иностранныхъ Дѣлъ не усматриваютъ возможности совершенно прекратить дальнѣйшіе переговоры французовъ съ Оттоманскимъ Правительствомъ отчасти въ виду необходимости оберегать самолюбіе нынѣшняго Турецкаго Правительства, а отчасти вслѣдствіе того,что сдѣлка съ нимъ французскихъ предпринимателей не нарушаетъ, по мнѣнію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, буквы русско-турецкаго соглашенія 1900 года. Въ виду сего нами уже заявлено, хотя пока и въ частной, предварительной формѣ,Оттоманскому Правительству, что мы готовы вступить съ нимъ въ переговоры о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи на почвѣ "принятія во вниманіе взаимныхъ коммерческихъ интересовъ обоихъ государствъ", съ тѣмъ чтобы были взаимно установлены руководящіе принципы направленія и порядка постройки указанныхъ дорогъ. Турецкое Правительство приняло этотъ принципъ, при чемъ выдвинуло вопросъ о смычкѣ русскихъ и

турецкихъ дорогъ между Карсомъ и Эрзерумомъ. Гофмейстеръ Чарыковъ отнесся къ этому вопросу съ полнымъ сочувствіемъ, усматривая въ согласіи турокъ на таковое соединеніе уступку съ ихъ стороны.

Предположенія Гофмейстера Чарыкова и Министерства Иностранныхъ Дѣлъ о дальнѣйшемъ направленіи этого дѣла являются логическимъ развитіемъ создавшагося при изложенныхъ условіяхъ положенія вещей. Именно Гофмейстеръ Чарыковъ полагаетъ, что мы могли бы поддержать французскія предложенія съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы была совершенно исключена линія Трапезундъ-Пекериджъ и установлена постепенность постройки остальныхъ дорогъ въ предѣлахъ намѣченнаго французами 12-лѣтняго срока. При этомъ одновременно съ подписаніемъ контрактовъ о постройкѣ дорогъ Турецкое Правительство должно было бы дать намъ обязательство, что вслѣдъ за приступомъ къ постройкѣ магистрали отъ Чалта на востокъ къ Эрзингяну и Эрзеруму, а равно въ случаѣ возникновенія вопроса о сооруженіи линіи къ востоку отъ Діарбекира и Моссула Оттоманское Правительство не преминетъ войти въ переговоры съ Россіей о заключеніи конвенціи касательно соединенія русскихъ и турецкихъ желѣзныхъ дорогъ, направленія таковыхъ въ предѣлахъ русской и турецкой территорій и срока ихъ постройки. Съ своей стороны, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, повидимому, склонно поддерживать французскія предложенія, не настаивая на одновре-

менной выдачѣ намъ Турціей какихъ бы то ни было обязательствъ, надѣясь достигнуть таковыхъ послѣдующими объясненіями.

Изъ цѣлаго ряда моихъ предшествующихъ отзывовъ Вашему Превосходительству хорошо извѣстно, что путь, избранный Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ въ данномъ вопросѣ, внушалъ мнѣ съ самаго начала серьезныя сомнѣнія, тѣмъ болѣе что онъ не согласовался съ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ заключеніемъ Особаго Совѣщанія 1910 г. Министерству Иностранныхъ Дѣлъ, конечно, ближе доступна оцѣнка какъ дѣйствительнаго значенія русско-турецкаго соглашенія 1900 г., такъ равнымъ образомъ и политической обстановки, создавшейся послѣ засѣданія Особаго Совѣщанія, но я все же не могъ не считать, что мы далеко не безсильны въ борьбѣ съ желѣзнодорожными проектами Оттоманскаго Правительства, и что данный вопросъ, какъ затрагивающій серьезные государственные интересы, надлежало бы, ранѣе какого-либо соглашенія съ французами, обсудить въ Совѣтѣ Министровъ.

Я не буду повторять высказывавшихся уже мною сомнѣній, но не могу не остановиться на мнѣніи Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, нашедшемъ яркое выраженіе въ сообщенной мнѣ нынѣ при письмѣ за № 204 для внесенія на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ запискѣ, а именно, что состоявшійся между французами и Портою предварительный договоръ не нарушаетъ буквы соглашенія 1900 года, такъ какъ не носитъ характера обычной

концессіи. Повидимому, ранѣе и само Министерство Иностранныхъ Дѣлъ не держалось столь опредѣленнаго взгляда, такъ какъ еще въ письмѣ отъ 25 іюля минувшаго года за № 498 Гофмейстеръ Нератовъ находилъ формально вполнѣ возможнымъ опротестовать указанный выше договоръ между французами и Портою, основываясь на соглашеніи 1900 г. И дѣйствительно, именно буквальный текстъ этого соглашенія даетъ намъ, какъ мнѣ кажется, основаніе считать его нарушеннымъ въ случаѣ дѣйствительнаго осуществленія предположеній французскихъ предпринимателей.

Соглашеніе 1900 г. предусмотрѣло только два пути для постройки желѣзныхъ дорогъ въ Черноморской полосѣ Малой Азіи: или постройку ихъ самимъ Турецкимъ Правительствомъ или предоставленіе концессій русскимъ капиталистамъ.-Между тѣмъ въ данномъ случаѣ мы имѣемъ на лицо проектъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ иностранною компаніею, а не самимъ Турецкимъ Правительствомъ, и при томъ на иностранныя деньги, хотя и реализуемыя подъ фирмою другого учрежденія.

Хотя выраженіе "постройка самимъ Правительствомъ" въ соглашеніи и не объяснено точнѣе, но, казалось бы, оно не можетъ подразумѣвать полнаго устраненія отъ дѣла турецкихъ правительственныхъ инженеровъ, какъ это предположено французами. На мой взглядъ, мы не лишены формальнаго основанія настаивать на томъ, что для соблюденія какъ духа, такъ и буквы соглашенія 1900 г. турки должны строить дороги при

посредствѣ именно турецкихъ инженеровъ, и чтобы, въ случаѣ заключенія на нужды такой постройки займа, сооружаемыя дороги не служили его обезпеченіемъ. Такое толкованіе дало бы намъ болѣе твердую почву для объясненій съ турками, чѣмъ разсужденія о необходимости соблюденія коммерческихъ интересовъ обоихъ государствъ, и обезпечило бы намъ возможность, въ случаѣ, если бы дѣйствительно было признано цѣлесообразнымъ отказаться отъ соглашенія 1900 года по политическимъ соображеніямъ, добиться тѣхъ или иныхъ компенсацій реальнаго характера.

Я затрудняюсь пока судить, въ какой мѣрѣ въ настоящее время послѣ всѣхъ предшествовавшихъ объясненій нашихъ съ турками и французами возможно стать на указываемую мною точку зрѣнія, но во всякомъ случаѣ я полагаю, что послѣ засѣданія Особаго Совѣщанія 1910 года нами, безъ предварительнаго обсужденія дѣла въ Совѣтѣ Министровъ, были предприняты извѣстные шаги, которые затруднятъ предстоящую нынѣ Совѣту Министровъ задачу, такъ какъ поставили на очередь такіе не предусматривавшіеся ранѣе вопросы, какъ сооруженіе цѣлой сѣти турецкихъ желѣзныхъ дорогъ въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ нашей Кавказской границей и смычка русскихъ и турецкихъ желѣзнодорожныхъ линій, а равно внушили французамъ убѣжденіе, что мы относимся сочувственно къ ихъ предположеніямъ, и дадутъ поводъ для справедливыхъ съ ихъ стороны нареканій въ случаѣ перемѣны нашего отношенія къ означен-

нымъ предположеніямъ.

При семъ возвращаются четыре донесенія Гофмейстера Чарыкова съ приложеніями, доставленныя при запискѣ отъ 30 марта, № 201.

Примите и проч. /подписано:/В.Коковцовъ.

Вѣрно: За Дѣлопроизводителя В.Голод

Имѣю честь представить Вашему Высокопревосходительству вѣдомость дѣламъ, назначеннымъ къ докладу Совѣту Мини - стровъ въ Пятницу, 4 Мая, въ 2 часа дня.

При этомъ обязываюсь доложить, что приглашены по дѣламъ

№ I - Ген.-Ад. Графъ И.И. Воронцовъ-Дашковъ.

№№ 2-3 - Инж.-Ген. Н.П. Петровъ.

№ 3 - Сенаторъ Константинъ Павловичъ Змирловъ.

№№ 3-4 - Сенаторъ С.Е. Крыжановскій.

Пилеве

"29" Апрѣля 1912 года.

Особое Совѣщаніе по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ отъ 2-го Іюня 1910 года остановилось на рѣшеніи, отказавшись отъ устарѣвшаго и шаткаго соглашенія съ Турціей, заключеннаго въ 1900 году,- добиваться отъ Турціи заключенія новаго договора, который бы гарантировалъ насъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекенъ. Для достиженія этой цѣли предполагалось заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ ей въ видѣ компенсаціи наши права на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ.

Недоброжелательное отношеніе Турецкаго Правительства къ нашимъ домогательствамъ за послѣдніе годы не представило возможности сдѣлать какіе-либо рѣшительные шаги въ смыслѣ І-ой части намѣченной программы дѣйствій.

Между тѣмъ Турецкое Правительство, стремясь къ скорѣйшему осуществленію желѣзно-дорожной сѣти въ Малой Азіи по направленію къ нашей Кавказской границѣ, но не желая считаться съ обязатель-

ствами, налагаемыми на него соглашеніемъ 1900 г., задумало обойти эти обязательства при помощи слѣдующей комбинаціи: оно заключило съ Французскимъ Синдикатомъ, представленнымъ въ Константинополѣ Г-омъ Салландрузъ-де-Ламорнэ, условіе на изысканія и постройку опредѣленной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверо-Восточной части Малой Азіи, сѣти выходящей за предѣлы оговоренной соглашеніемъ 1900 года зоны, и на эксплоатацію затѣмъ этой сѣти по ея окончаніи.

Хотя въ уговорѣ этомъ и предусматриваются дальнѣйшіе переговоры съ Французскими кредитными учрежденіями объ изысканіи средствъ, потребныхъ на постройку этихъ желѣзныхъ дорогъ,- что придаетъ всей сдѣлкѣ несомнѣнный характеръ <u>концессіи</u>,- но такъ какъ тѣмъ не менѣе <u>буква</u> соглашенія 1900 года оставалась ненарушенной, то ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству и не представлялось основаній къ формальному протесту.

Напротивъ того, такъ какъ разрывъ переговоровъ между Портою и французскимъ синдикатомъ грозилъ возможностью передачи всего предпріятія въ иныя, вѣроятно германскія руки, что представляло бы для нашихъ интересовъ еще большую опасность, - то нашему Представителю пришлось войти въ обсужденіе вопроса по существу съ тѣмъ, чтобы постараться обезпечить наши интересы путемъ объясненій съ французскими предпринимателями и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ.

Этой цѣли имѣлъ служить протоколъ подписанный въ минувшемъ Апрѣлѣ Гофмейстеромъ Чарыковымъ и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ, и въ силу коего Французы обязывались ознакомить насъ съ результатами своихъ изысканій и расчетовъ ранѣе подписанія съ Портой какихъ либо соглашеній съ тѣмъ, чтобы мы могли въ случаѣ необходимости воспротивиться передъ Портою дальнѣйшимъ переговорамъ ея съ Синдикатомъ, если ко времени представленія послѣднимъ своихъ проектовъ сооруженія намѣченныхъ линій не состоится еще уговора между Россіей и Портой о замѣнѣ соглашенія 1900 года.

Бывшій Посолъ въ Константинополѣ еще въ началѣ Февраля доносилъ, что замѣчаетъ со стороны Порты готовность до извѣстной степени считаться съ нашею точкою зрѣнія въ вопросѣ о направленіи и порядкѣ постройки Малоазіятскихъ желѣзнодорожныхъ линій, но что съ какими либо опредѣленными предложеніями Турецкое Правительство выступитъ лишь послѣ ознакомленія съ результатами французскихъ изысканій и разсчетовъ.

Французскій синдикатъ представилъ недавно Турецкому Министру Общественныхъ Работъ требуемыя данныя, и нынѣ на основаніи пункта 5 соглашенія Пословъ намъ предстоитъ опредѣлить свое отношеніе къ дальнѣйшему ходу этого вопроса и использовать имѣющіяся у насъ заручки: упомянутый протоколъ и соглашеніе 1900 г.-

Результаты французскихъ изысканій и разсчетовъ, сообщенные синдикатомъ Турецкому Правительству, сводятся въ общемъ къ слѣдующему. Линія отъ Самсуна до Сиваса можетъ быть готова черезъ 4 года и будетъ стоить 88.000.000 франковъ. Черезъ

другіе 4 года рельсы могли бы быть доведены до Харпута. На 5-омъ году постройки могла бы быть начата отъ Чалты вѣтвь на Эрзинджанъ и Эрзерумъ, и въ концѣ 8-го года достигнуть Пекериджа. Самъ синдикатъ рекомендуетъ ограничиться пока перечисленными линіями, отложить до позднѣйшаго времени продолженіе линіи отъ Эрзинджана на Эрзерумъ и вовсе отказаться отъ участка Пекериджъ- Трапезондъ въ виду его значительныхъ техническихъ трудностей и огромной стоимости до 600.000 франковъ за километръ. Вообще, такъ какъ вся затѣянная сѣть въ 1449 километровъ обошлась бы въ 570.000.000 - сумма непосильная для турецкаго кредита, то о постройкѣ послѣднихъ двухъ участковъ должно бы состояться особое финансовое соглашеніе, послѣ того какъ раньше построенныя части начнутъ давать нормальный доходъ.

Вотъ тѣ данныя, на которыхъ будутъ основаны дальнѣйшіе переговоры Порты съ синдикатомъ, причемъ уже нынѣ Турецкимъ Правительствомъ заявляется желаніе сократить сроки и измѣнить постепенность постройки. Съ этими же данными придется считаться и намъ въ переговорахъ объ измѣненіи соглашенія 1900 г., съ какой бы стороны они ни были начаты.

При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду того обстоятельства, что фактическое опредѣленіе какой либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны, какъ затрогивающее суверенныя права Турціи, едва ли можетъ быть достигнуто болѣе прочно, чѣмъ нынѣшнимъ, столь легко обходимымъ соглашеніемъ. Желательныя и необходимыя намъ ограниченія придется вслѣдствіе сего прикрыть соображеніями техническими и коммерческими, " взаимное принятіе во вниманіе " коихъ оговорено къ тому же соглашеніемъ 1900 года. Для такой постановки вопроса создана уже подходящая почва упомянутымъ докладомъ синдиката, отстраняющимъ линію Трапезундъ-Эрзерумъ / намъ положительно неугодную/, отодвигающимъ на 8-10 лѣтъ приступъ къ продолженію линіи восточнѣе Эрзинджана / допущенный совѣщаніемъ Министровъ осенью м.г. крайне важный пунктъ / и налагающій при этомъ на Турцію весьма тяжелое финансовое бремя. При этомъ въ противоположность положенію минувшаго лѣта, крайняя нужда въ деньгахъ и несомнѣнная коммерческая выгода отъ магистрали Самсунъ-Сивасъ и.т.д. должна побудить Порту быть болѣе податливой на французскія условія.

Соотвѣтственно вышеизложенному для насъ намѣчался бы слѣдующій порядокъ дѣйствій: поддержать французскихъ предпринимателей въ переговорахъ ихъ съ Портою, причемъ ими были бы оговорены наименѣе для насъ невыгодные сроки, постепенность и направленіе и отвергнуты или значительно отсрочены нежелательныя намъ линіи.

ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству затѣмъ уже легче было бы, выдвигая торговыя и экономическія соображенія, напримѣръ, необходимость связать Закавказье съ Центральной Россіей прямою магистралью, или заботы объ утвержденіи нашей торговли въ Сѣверной Персіи, недопущеніе западной конкур-

ренціи благодаря возможности транзита через Турцію, связать Порту какимъ либо обязательствомъ о взаимномъ уговорѣ относительно дальнѣйшаго развитія и условій возможной въ будущемъ смычки линій, къ тому времени, когда Турки задумаютъ приступить къ сооруженію желѣзной дороги къ востоку отъ намѣченной нами линіи, въ которую слѣдовало бы также включить Діарбекиръ и Моссулъ.

Вопросъ въ сущности свелся бы къ установленію между нами и Портою не столько запретной зоны для желѣзнодорожнаго строительства, сколько запретнаго срока для таковаго строительства, коимъ мы должны бы со своей стороны воспользоваться для обезпеченія себѣ преимущества или во всякомъ случаѣ равенства положенія въ этомъ вопросѣ.

Выясненію потребнаго срока и приходящихъ условій указанной задачи и должно служить намѣченное Совѣтомъ Министровъ обсужденіе вопроса.-

---

301 214 39

Срочно. Секретно.

Министра
Иностранныхъ Дѣлъ.

Апрѣля 4 дня 1912 г.
№ 204.

Милостивый Государь,

Владиміръ Николаевичъ.

Вслѣдствіе письма Вашего Высокопревосходительства отъ 13 минувшаго Марта, за № 298, имѣю честь препроводить при семъ для внесенія на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ записку составленную во ввѣренномъ мнѣ вѣдомствѣ по дѣлу о турецкомъ малоазіатскомъ желѣзнодорожномъ строительствѣ, содержащую изложеніе хода сего вопроса въ его послѣдовательномъ развитіи послѣ Особаго Совѣщанія 1910 года.

Матеріалы, послужившіе основаніемъ сей записки, въ числѣ которыхъ находятся и послѣднія депеши бывшаго Посла въ Константинополѣ, уже извѣстны Вашему Высокопревосходительству изъ прежней переписки.

Примите, Милостивый Государь, увѣреніе въ отличномъ моемъ почтеніи и таковой же преданности.

Подписалъ: Сазоновъ.

Его Высокопре-ву
В.Н.Коковцову.

Особое Совѣщаніе по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ отъ 2-го Іюня 1910 года остановилось на рѣшеніи, отказавшись отъ устарѣвшаго и изжитаго соглашенія съ Турціей, заключеннаго въ 1900 году, добиваться отъ Турціи заключенія новаго договора, который бы гарантировалъ насъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ линіи Сам-

Его Высокопре^ву
В.Н. Коковцову.

сунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекенъ. Для достиженія этой цѣли предполагалось заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ ей въ видѣ компенсаціи наши права на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ.

Недоброжелательное отношеніе Турецкаго Правительства къ нашимъ домогательствамъ за послѣдніе годы не представило возможности сдѣлать какіе либо рѣшительные шаги въ смыслѣ I-ой части намѣченной програмы дѣйствій.

Между тѣмъ Турецкое Правительство, стремясь къ скорѣйшему осуществленію желѣзно-дорожной сѣти въ Малой Азіи по направленію къ нашей Кавказской границѣ, но не желая считаться съ обязательствами, налагаемыми на него соглашеніемъ 1900 г., задумало обойти эти обязательства при помощи слѣдующей комбинаціи: оно заключило съ Французскимъ Синдикатомъ, представленнымъ въ Константинополѣ Г-омъ Салландруэзъ-де-Ламорнэ, условіе на изысканіе и постройку опредѣленной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверо-Восточной части Малой Азіи, сѣти выходящей за предѣлы оговоренной соглашеніемъ 1900 года зоны, и на эксплоатацію затѣмъ этой сѣти по ея окончаніи.

Хотя въ уговорѣ этомъ и предусматриваются дальнѣйшіе переговоры съ Французскими кредитными учрежденіями объ изысканіи средствъ, потребныхъ на постройку этихъ желѣзныхъ дорогъ,- что придаетъ всей сдѣлкѣ несомнѣнный характеръ концессіи,- но такъ какъ тѣмъ не менѣе буква соглашенія 1900 года оставалась не нарушенной, то ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству и не представлялось основаній къ формальному протесту.

Напротивъ того, такъ какъ разрывъ переговоровъ между Портою и французскимъ синдикатомъ грозилъ возможностью передачи всего предпріятія въ иныя,

244

вѣроятно германскія руки, что представляло бы для нашихъ интересовъ еще большую опасность,- то нашему Представителю пришлось войти въ обсужденіе вопроса по существу съ тѣмъ, чтобы постараться обезпечить наши интересы путемъ объясненій съ французскими предпринимателями и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ.

Этой цѣли имѣлъ служить протоколъ подписанный въ минувшемъ Апрѣлѣ Гофмейстеромъ Чарыковымъ и Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ, и въ силу коего Французы обязывались ознакомить насъ съ результатами своихъ изысканій и расчетовъ ранѣе подписанія съ Портой какихъ либо соглашеній съ тѣмъ, чтобы мы могли въ случаѣ необходимости воспротивиться передъ Портою дальнѣйшимъ переговорамъ ея съ Синдикатомъ, если ко времени представленія послѣднимъ своихъ проектовъ сооруженія намѣченныхъ линій не состоится еще уговора между Россіей и Портой о замѣнѣ соглашенія 1900 года.

Бывшій Посолъ въ Константинополѣ еще въ началѣ Февраля доносилъ, что замѣчаетъ со стороны Порты готовность до извѣстной степени считаться съ нашею точкою зрѣнія въ вопросѣ о направленіи и порядкѣ постройки Малоазіатскихъ желѣзнодорожныхъ линій, но что съ какими либо опредѣленными предположеніями Турецкое Правительство выступитъ лишь послѣ ознакомленія съ результатами французскихъ изысканій и расчетовъ.

Французскій синдикатъ представилъ недавно Турецкому Министру Общественныхъ Работъ требуемыя данныя, и нынѣ на основаніи пункта 5 соглашенія Послов[ъ] намъ предстоитъ опредѣлить свое отношеніе къ дальнѣйшему ходу этого вопроса и использовать имѣющіяся у насъ въ рукахъ: упомянутый протоколъ и соглашеніе 1900 г.-

Результаты французскихъ изысканій и разсчетовъ, сообщенные синдикатомъ Турецкому Правительству, сводятся въ общемъ къ слѣдующему. Линія отъ Самсуна до Сиваса можетъ быть готова черезъ 4 года и будетъ стоить 88.000.000 франковъ. Черезъ другіе 4 года рельсы могли бы быть доведены до Харпута. На 6-омъ году постройки могла бы быть начата отъ Чалты вѣтвь на Эрзинджанъ и Эрзерумъ, и въ концѣ 8-го года достигнуть Пекеридже. Самъ синдикатъ рекомендуетъ ограничиться пока перечисленными линіями, отложить до позднѣйшаго времени продолженіе линіи отъ Эрзинджана на Эрзерумъ и вовсе отказаться отъ участка Пекеридже-Трапезондъ въ виду его значительныхъ техническихъ трудностей и огромной стоимости 600.000 франковъ за километръ. Вообще, такъ какъ вся затѣянная сѣть въ 1449 километровъ обошлась бы въ 570.000.000 - сумма непосильная для турецкаго кредита, то о постройкѣ послѣднихъ двухъ участковъ должно бы состояться особое финансовое соглашеніе, послѣ того какъ раньше построенныя части начнутъ давать нормальный доходъ.

Вотъ тѣ данныя, на которыхъ будутъ основаны дальнѣйшіе переговоры Порты съ синдикатомъ, причемъ уже нынѣ Турецкимъ Правительствомъ заявляется желаніе сократить сроки и измѣнить постепенность постройки. Съ этими же данными придется считаться и намъ въ переговорахъ объ измѣненіи соглашенія 1900 г., съ какой бы стороны они ни были начаты.

При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду того обстоятельства, что фактическое опредѣленіе какой либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны, какъ затрогивающее суверенныя права Турціи, едва ли можетъ быть достигнуто болѣе прочно, чѣмъ нынѣшнимъ, столь легко обходимымъ соглашеніемъ. Желатель-

мыя и необходимыя намъ ограниченія придется вслѣдствіе сего прикрыть соображеніями техническими и коммерческими, "взаимное принятіе во вниманіе" коихъ оговорено къ тому же соглашеніемъ 1900 года. Для такой постановки вопроса создана уже подходящая почва упомянутымъ докладомъ синдиката, отсрочивающимъ линію Трапезундъ-Эрзерумъ /намъ положительно неугодную/, отодвигающимъ на 8-10 лѣтъ приступъ къ продолженію линіи восточнѣе Эрзинджана /допущенный совѣщаніемъ Министровъ осенью м.г. крайне важный пунктъ/ и налагающій при этомъ на Турцію весьма тяжелое финансовое бремя. При этомъ въ противоположность положенію минувшаго лѣта, крайняя нужда въ деньгахъ и несомнѣнная коммерческая выгода отъ магистрали Самсунъ-Сивасъ и т.д. должна побудить Порту быть болѣе податливой на французскія условія.

Соотвѣтственно вышеизложенному для насъ намѣчался бы слѣдующій порядокъ дѣйствій: поддержать французскихъ предпринимателей въ переговорахъ ихъ съ Портой, причемъ ими были бы оговорены наименѣе для насъ невыгодные сроки, постепенность и направленіе и отвергнуты или значительно отсрочены нежелательныя намъ линіи.

ИМПЕРАТОРСКОМУ Правительству затѣмъ уже легче было бы, выдвигая торговыя и экономическія соображенія, напримѣръ, необходимость связать Закавказье съ Центральной Россіей прямою магистралью, или заботы объ утвержденіи нашей торговли въ Сѣверной Персіи, недопущеніе западной конкурренціи благодаря возможности транзита черезъ Турцію, связать Порту какимъ либо обязательствомъ о взаимномъ уговорѣ относительно дальнѣйшаго развитія и условій возможной въ будущемъ смычки линій, къ тому времени, когда Турки задумаютъ

приступить къ сооруженію желѣзной дороги къ востоку отъ намѣченной нами линіи, въ которую слѣдовало бы также включить Діарбекиръ и Моссулъ.

Вопросъ въ сущности свелся бы къ установленію между нами и Портою не столько запретной зоны для желѣзнодорожнаго строительства, сколько запретнаго срока для таковаго строительства, коимъ мы должны бы со своей стороны воспользоваться для обезпеченія себѣ преимущества или во всякомъ случаѣ равенства положенія въ этомъ вопросѣ.

Выясненіе потребнаго срока и приводящихъ условій указанной задачи и должно служить намѣченное Совѣтом Министровъ обсужденіе вопроса.-

121

Копія.

Срочно. Секретно.

Министра Финансовъ.

13 Марта 1912 г.
№ 298.

Его Пре-ву С.Д. Сазонову.

Милостивый Государь,

Сергѣй Дмитріевичъ.

Письмомъ отъ 5 сего Марта, за № 276, я имѣлъ честь просить Ваше Превосходительство внести на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ вопросъ объ огражденіи интересовъ Россіи въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Турціи, при чемъ, съ своей стороны, высказалъ нѣкоторыя соображенія какъ по поводу современнаго положенія этого дѣла, такъ и относительно дальнѣйшаго его направленія.

Между тѣмъ Ваше Превосходительство, отмѣчая въ письмѣ отъ 9 сего Марта, за № 156, что при современной политической обстановкѣ Вамъ представляется неминуемымъ окончаніе переговоровъ между Турецкимъ Правительствомъ и французскими предпринимателями касательно сооруженія сими предпринимателями желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, изволили просить меня о скорѣйшемъ направленіи настоящаго дѣла.

По сему поводу имѣю честь сообщить Вашему Превосходительству, что я остаюсь при высказанномъ мною мнѣніи о томъ, что данное дѣло подлежитъ внесенію на обсужденіе Совѣта Министровъ и что представленіе съ надлежащими матеріалами по сему предмету, какъ относящемуся къ области нашей иностранной политики, должно исходить отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ. Въ виду сего считаю долгомъ, во избѣжаніе какихъ либо

Его Высокопр-ву
В.Н. Коковцову.

недоразумѣній, вновь обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшей просьбой не отказать внести данное дѣло въ Совѣтъ Министровъ въ самомъ непродолжительномъ времени.

Примите и пр./подписано/В.Коковцовъ.

Копія.

Секретно.

Министръ Финансовъ.

6/7 Апрѣля 1912 г.
№ 362.

Его Пре-ву С.Д.
Сазонову.

Милостивый Государь,

Сергѣй Дмитріевичъ.

При запискѣ отъ 30 мин.Марта,за № 201,Ваше Превосходительство доставили мнѣ 4 донесенія бывшаго Россійскаго Посла въ Константинополѣ за №№ 21,22,26 и 32, въ коихъ Гофмейстеръ Чариковъ сообщаетъ данныя касательно современнаго положенія вопроса о сооруженіи французскими предпринимателями обширной рельсовой сѣти въ восточной части Малой Азіи, а равно излагаетъ свои соображенія о способахъ огражденія русскихъ интересовъ,затрагиваемыхъ предположеніями означенныхъ предпринимателей.

Какъ видно изъ донесеній Гофмейстера Чарикова,французскіе предприниматели представили Оттоманскому Правительству проектъ соединенія рельсовымъ путемъ важнѣйшихъ пунктовъ Восточной Анатоліи, каковы Самсунъ,Сивасъ, Харпутъ,Эрзингянъ,Эрзерумъ,Трапезундъ.Этотъ проектъ уже самъ по себѣ имѣетъ большое значеніе, такъ какъ даетъ туркамъ выходъ въ Черное море въ двухъ пунктахъ - Самсунѣ и Трапе

зундѣ, но для насъ значеніе его особенно велико въ виду того, что проектируемая французами рельсовая сѣть будетъ несомнѣнно соединена съ желѣзными дорогами, находящимися въ западной части Малой Азіи, а, кромѣ того, не исключена возможность соединенія указанной сѣти и со Средиземнымъ моремъ путемъ проведенія проектированныхъ Честеромъ линій. Такимъ образомъ въ случаѣ осуществленія французскихъ предположеній турки будутъ имѣть возможность передвигать свои войска почти къ самой нашей границѣ какъ со стороны Константинополя, такъ и со стороны залива Александретты. Этими же путями, а равно и со стороны Чернаго моря наши конкурренты будутъ въ состояніи направлять свои товары въ сферу нашего торговаго вліянія.

Въ представленныхъ уже французскими предпринимателями Оттоманскомъ Правительству проектахъ контрактовъ о порядкѣ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи не содержится какихъ либо особыхъ оговорокъ, которыя могли бы быть использованы нами въ дѣлѣ огражденія русскихъ стратегическихъ и экономическихъ интересовъ, и Французскій Посолъ въ Константинополѣ могъ указать лишь на одинъ пунктъ контракта о постройкѣ, дающій русскимъ заводамъ надежду на полученіе заказовъ по изготовленію подвижного состава. Наряду съ этимъ представители французскихъ предпринимателей дѣлаютъ намъ, въ довѣрительныхъ бесѣдахъ, словесныя успокоительныя заявленія, что представленныя ими Оттоманскому Правительству данныя о техническихъ трудностяхъ и громадной стоимости постройки восточныхъ участковъ проектируемой сѣти заставятъ самихъ турокъ отказаться отъ постройки весьма нежелательной для насъ линіи Трапезундъ-Пенерджикъ и подчинить планъ постройки остальныхъ участковъ къ востоку отъ Эрзингяна соглашенію съ нами.

Въ мои виды не входитъ подвергать какому либо сомнѣнію искренность заявленій французскихъ предпринимателей, но я все же не могу не отмѣтить, въ связи съ ихъ образомъ дѣйствій, нѣкоторыхъ обстоятельствъ.

Согласно подписанному Россійскимъ и Французскимъ Послами въ Константинополѣ въ Апрѣлѣ 1911 г. протоколу, французы обязались по производствѣ изысканій восточныхъ участковъ вести всякіе дальнѣйшие переговоры съ Портою относительно контрактовъ о постройкѣ и установленіи срока постройки не иначе, съ предварительнаго согласія Россіи. Такая оговорка, казалось бы, должна была обезпечить Русскому Правительству возможность войти въ обсужденіе французскихъ условій постройки желѣзныхъ дорогъ ранѣе сообщенія таковыхъ Оттоманскому Правительству. Въ дѣйствительности однако полные проекты контрактовъ о постройкѣ и эксплоатаціи оказались переданными Оттоманскому Правительству ранѣе, чѣмъ они могли сдѣлаться извѣстными всѣмъ заинтересованнымъ русскимъ вѣдомствамъ.

Не вдаваясь въ детальную критику указанныхъ проектовъ, я, въ виду даваемыхъ французами частнымъ путемъ успокоительныхъ завѣреній, укажу на то, что изъ сообщенныхъ Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ 18 Февраля сего года результатовъ желѣзнодорожныхъ изысканій явствовало, что стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ возрастаетъ по мѣрѣ удаленія на востокъ. Между тѣмъ изъ представленнаго затѣмъ туркамъ проекта контракта объ ихъ постройкѣ видно, что,- вѣроятно вслѣдствіе измѣненія группировки участковъ, -строительная стоимость наиболѣе близкаго къ русской границѣ участка Эрзинганъ-Эрзерумъ /15.200 тур.фунт./ ниже стоимости примыкающихъ къ нему съ запада участковъ Сивасъ-Чалта-Харпутъ и Чалта-Эрзинганъ

/24.300 тур.фунт./; эти же послѣдніе участки турки, согласно заявленію французовъ, желаютъ во всякомъ случаѣ строить внѣ всякой зависимости отъ соглашенія съ нами.

Съ другой стороны, турки, повидимому, не очень обезпокоены исчисленными французами крупными расходами, такъ какъ Турецкій Министръ Общественныхъ Работъ добивается сокращенія срока постройки линій съ 12 лѣтъ до 8, очевидно, надѣясь и въ болѣе короткій періодъ изыскать, въ случаѣ необходимости, нужныя средства.

При такихъ условіяхъ намъ, какъ мнѣ кажется, нельзя не учитывать возможности того, что, если только не встрѣтится рѣшительныхъ помѣхъ, Оттоманское Правительство можетъ не остановиться передъ затратою даже весьма крупной суммы для сооруженія необходимыхъ для него желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, и что въ такомъ случаѣ французы возьмутся за это дѣло на тѣхъ условіяхъ, которыя они уже заявили названному Правительству, но въ которыхъ интересы Россіи не приняты въ должной степени во вниманіе. Такимъ образомъ въ теченіе 8-12 лѣтъ стратегическое положеніе Турціи у границъ нашего Закавказья и Сѣверной Персіи можетъ кореннымъ образомъ измѣниться къ нашей невыгодѣ.

Возникаетъ, слѣдовательно, вопросъ о способѣ огражденія нашихъ интересовъ, которымъ угрожаетъ проектъ французскихъ капиталистовъ. Насколько можно судить по сообщеннымъ мнѣ при запискѣ отъ 30 мин. Марта за № 201 и письмѣ отъ 4 сего Апрѣля, за № 204 документамъ, какъ бывшій нашъ Посолъ въ Константинополѣ, такъ и Министерство Иностранныхъ Дѣлъ не усматриваютъ возможности совершенно прекратить дальнѣйшіе переговоры французовъ съ Оттоманскимъ Правительствомъ отчасти въ виду необходимости оберегать самолюбіе нынѣшняго Турецкаго Правительства, а отчасти вслѣд-

ствіе того, что сдѣлка съ нимъ французскихъ предпринимателей не нарушаетъ, по мнѣнію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, буквы русско-турецкаго соглашенія 1900 года. Въ виду сего нами уже заявлено, хотя пока и въ частной, предварительной формѣ, Оттоманскому Правительству, что мы готовы вступить съ нимъ въ переговоры о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи на почвѣ "принятія во вниманіе взаимныхъ коммерческихъ интересовъ обоихъ государствъ", съ тѣмъ чтобы были взаимно установлены руководящіе принципы направленія и порядка постройки указанныхъ дорогъ. Турецкое Правительство приняло этотъ принципъ, при чемъ выдвинуло вопросъ о смычкѣ русскихъ и турецкихъ дорогъ между Карсомъ и Эрзерумомъ. Гофмейстеръ Чарыковъ отнесся къ этому вопросу съ полнымъ сочувствіемъ, усматривая въ согласіи турокъ на таковое соединеніе уступку съ ихъ стороны.

Предположенія Гофмейстера Чарыкова и Министерства Иностранныхъ Дѣлъ о дальнѣйшемъ направленіи этого дѣла являются логическимъ развитіемъ создавшагося при изложенныхъ условіяхъ положенія вещей. Именно Гофмейстеръ Чарыковъ полагаетъ, что мы могли бы поддержать французскія предложенія съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы была совершенно исключена линія Трапезундъ-Пекериджъ и установлена постепенность постройки остальныхъ дорогъ въ предѣлахъ намѣченнаго французами 12-лѣтняго срока. При этомъ одновременно съ подписаніемъ контрактовъ о постройкѣ дорогъ Турецкое Правительство должно было бы дать намъ обязательство, что вслѣдъ за приступомъ къ постройкѣ магистрали отъ Чалта на востокъ къ Эрзингану и Эрзеруму, а равно въ случаѣ возникновенія вопроса о сооруженіи линіи къ востоку отъ Діарбекира и Моссула Оттоманское Правительство не преминетъ войти въ переговоры съ Россіей

о заключеніи конвенціи касательно соединенія русскихъ и турецкихъ желѣзныхъ дорогъ, направленія таковыхъ въ предѣлахъ русской и турецкой территорій и срока ихъ постройки. Съ своей стороны, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, повидимому, склонно поддерживать французскія предложенія, не настаивая на одновременной выдачѣ намъ Турціей какихъ бы то ни было обязательствъ, надѣясь достигнуть таковыхъ послѣдующими объясненіями.

Изъ цѣлаго ряда моихъ предшествующихъ отзывовъ Вашему Превосходительству хорошо извѣстно, что путь, избранный Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ въ данномъ вопросѣ, внушалъ мнѣ съ самаго начала серьезныя сомнѣнія, тѣмъ болѣе что онъ не согласовался съ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ заключеніемъ Особаго Совѣщанія 1910 г. Министерству Иностранныхъ Дѣлъ, конечно, ближе доступна оцѣнка какъ дѣйствительнаго значенія русско-турецкаго соглашенія 1900 г., такъ равнымъ образомъ и политической обстановки, создавшейся послѣ засѣданія Особаго Совѣщанія, но я все же не могъ не считать, что мы далеко не безсильны въ борьбѣ съ желѣзнодорожными проектами Оттоманскаго Правительства, и что данный вопросъ, какъ затрагивающій серьезные государственные интересы, надлежало бы, ранѣе какого либо соглашенія съ французами, обсудить въ Совѣтѣ Министровъ.

Я не буду повторять высказывавшихся уже мною сомнѣній, но я не могу не остановиться на мнѣніи Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, нашедшемъ яркое выраженіе въ сообщенной мнѣ имъ при письмѣ за № 204 для внесенія на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ запискѣ, а именно, что состоявшійся между французами и Портою предварительный договоръ не нарушаетъ б у к в ы соглашенія 1900 года, такъ какъ не носитъ характера обычной концессіи. Повидимому, ранѣе и само Мини-

277

стерство Иностранныхъ Дѣлъ не держалось столь опредѣленнаго взгляда, такъ какъ еще въ письмѣ отъ 25 Іюня минувшаго года, за № 498, Гофмейстеръ Нератовъ находилъ формально вполнѣ возможнымъ опротестовать указанный выше договоръ между французами и Портою, основываясь на соглашеніи 1900 г. И дѣйствительно, именно буквальный текстъ этого соглашенія даетъ намъ, какъ мнѣ кажется, основаніе считать его нарушеннымъ въ случаѣ дѣйствительнаго осуществленія предположеній французскихъ предпринимателей.

Соглашеніе 1900 г. предусмотрѣло только два пути для постройки желѣзныхъ дорогъ въ Черноморской полосѣ Малой Азіи: или постройку ихъ самимъ Турецкимъ Правительствомъ или предоставленіе концессій русскимъ капиталистамъ. Между тѣмъ въ данномъ случаѣ мы имѣемъ на лицо проектъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ иностранною компаніею, а не самимъ Турецкимъ Правительствомъ, и при томъ на иностранныя деньги, хотя и реализуемыя подъ фирмою другого учрежденія.

Хотя выраженіе "постройка самимъ Правительствомъ" въ соглашеніи и не объяснено точнѣе, но, казалось бы, оно не можетъ подразумѣвать полнаго устраненія отъ дѣла турецкихъ правительственныхъ инженеровъ, какъ это предположено французами. На мой взглядъ, мы не лишены формальнаго основанія настаивать на томъ, что для соблюденія какъ духа, такъ и буквы соглашенія 1900 г. турки должны строить дороги при посредствѣ именно турецкихъ инженеровъ, и чтобы, въ случаѣ заключенія на нужды такой постройки займа, сооружаемыя дороги не служили его обезпеченіемъ. Такое толкованіе дало бы намъ болѣе твердую почву для объясненій съ турками, чѣмъ разсужденія о необходимости соблюденія коммерческихъ интересовъ обоихъ государствъ, и

271

обезпечило бы намъ возможность, въ случаѣ, если бы дѣйствительно было признано цѣлесообразнымъ, отказаться отъ соглашенія 1900 года по политическимъ соображеніямъ, добиться тѣхъ или иныхъ компенсацій реальнаго характера.

Я затрудняюсь пока судить, въ какой мѣрѣ въ настоящее время послѣ всѣхъ предшествовавшихъ объясненій нашихъ съ турками и французами возможно стать на указываемую мною точку зрѣнія, но во всякомъ случаѣ я полагаю, что послѣ засѣданія Особаго Совѣщанія 1910 года, нами, безъ предварительнаго обсужденія дѣла въ Совѣтѣ Министровъ, были предприняты извѣстные шаги, которые затруднятъ предстоящую нынѣ Совѣту Министровъ задачу, такъ какъ поставили на очередь такіе не предусматривавшіеся ранѣе вопросы, какъ сооруженіе цѣлой сѣти турецкихъ желѣзныхъ дорогъ въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ нашей Кавказской границей и смычка русскихъ и турецкихъ желѣзнодорожныхъ линій, а равно внушили французамъ убѣжденіе, что мы относимся сочувственно къ ихъ предположеніямъ и дадутъ поводъ для справедливыхъ съ ихъ стороны нареканій въ случаѣ перемѣны нашего отношенія къ означеннымъ предположеніямъ.

При семъ возвращаются четыре донесенія Гофмейстера Чарыкова съ приложеніями, доставленныя при записке отъ 30 Марта, № 201.

Примите и проч./подписано/В.Коковцовъ.

Соглашение 1900 года.

C o p i e

Sublime Porte.

Ministère des Affaires Etrangères.

En égard aux relations d'amitié existant entre l'Empire Ottoman et l'Empire de Russie, le Gouvernement IMPERIAL, lorsqu'il jugera opportune la construction de chemins de fer dans les parages de la mer Noire et dans le cas où il ne les construirait pas lui-même, accordera la concession de ces lignes à des capitalistes russes.

Les conditions de cette concession seront en tout exactement les mêmes que celles de la convention en date du 12/24 Décembre 1899, par laquelle la construction du chemin de fer de Bagdad a été accordée à la compagnie du chemin de fer d'Anatolie, partant de Haider Pacha.

Dans ce cas on devra prendre en considération, de part et d'autre lors de la construction de ces lignes, les intérêts commerciaux communs des deux états.

La section d'Ada Basar à Héraclée, dont la construction est déjà décidée ainsi que les lignes d'Angora, Césarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van en sont exceptées.

/Signé/ Tevfik.

Le 31 Mars 1900.

Copie d'une note adressée par l'Ambassadeur de Russie à Constantinople au Ministre Ottoman des Affaires Etrangères en date du 21 Mars/3 Avril 1900 sub. N 215.

J'ai reçu la déclaration en date du 31 Mars n.s.a.c.sub. N 36802/23, que V.E. a bien voulu me faire parvenir et qui a pour objet la construction des chemins de fer dans les parages de la Mer Noire.

Le dernier alinéa de cette déclaration porte que la "section d'Ada Basar à Héraclée dont la construction est déjà décidée, ainsi que les lignes d'Angora, Césarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van sont exceptées".

A cette occasion je me fais un devoir de rappeler à V.E. qu'en conformité de ce qui avait été convenu au cours des derniers pourparlers, il est bien entendu que, en dehors de la section d'Ada Basar à Héraclée, les lignes dont il est question à l'alinéa précité relieront entre elles les villes qui y sont énumérées et que, par conséquent, cet alinéa vise les lignes: Angora-Césarée, Césarée-Sivas, Sivas-Kharpout, Kharpout-Diarbékir et Diarbékir-Van.

En priant V.E. de vouloir bien prendre acte de ce qui précède, je saisis cette occasion pour Vous renouveler etc.....

Копія.

Секретно.

На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать: "Одобряю", въ Балтійскомъ Портѣ, на Яхтѣ "Штандартъ", Іюня 26 дня 1910 года.

Журналъ Особаго Совѣщанія по вопросу о Самсунъ-Сивасской желѣзной дорогѣ.

2-го Іюня 1910 года.

Предсѣдательствовалъ: Предсѣдатель Совѣта Министровъ Статсъ-Секретарь Гофмейстеръ Столыпинъ.

Присутствовали: Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Гофмейстеръ А. П. Извольскій; Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь В.Н. Коковцовъ; Министръ Торговли и Промышленности Тайн.Сов. С.И. Тимашевъ; Помощникъ Военнаго Министра Генералъ-Лейтенантъ А.А. Поливановъ; Генералъ-Квартирмейстеръ Генеральнаго Штаба Генералъ-Майоръ Г.Н. Даниловъ; Чиновникъ особыхъ порученій при Министрѣ Иностранныхъ Дѣлъ Д.С.С. А.А. Нератовъ и И.д. Перваго Драгомана Посольства въ Константинополѣ Колл.Сов.А.Н. Мандельштамъ.-

По открытіи засѣданія Министръ Иностранныхъ Дѣлъ указываетъ, что ближайшимъ поводомъ къ образованію Совѣщанія явился вопросъ объ отношеніи Россіи къ постройкѣ Самсунъ-Сивасской желѣзной дороги, который составляетъ часть общаго вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи. Для Россіи сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи имѣетъ серьезное отрицательное

значеніе. Въ виду этого уже въ 1900 году Русское Правительство, воспользовавшись благопріятными обстоятельствами, заключило съ Турціею Соглашеніе, обезпечивающее насъ, до извѣстной степени, отъ сооруженія турецкихъ желѣзныхъ дорогъ на побережьѣ Чернаго моря. По этому Соглашенію Турецкое Правительство обязывалось, въ случаѣ, если оно признаетъ желательнымъ приступить къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ въ районѣ между берегомъ Чернаго моря и линіею городовъ Ангора - Кесарія-Сивасъ- Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ и не пожелаетъ строить ихъ на средства турецкой казны, предоставить сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ указанномъ районѣ русскимъ капиталистамъ на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ сооруженіе Багдадской желѣзной дороги было предоставлено Германскому Обществу Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Соединеніе желѣзнодорожною линіею вышеуказанныхъ городовъ изъ рамокъ Соглашенія 1900 года было исключено. При недостаточной однако опредѣлительности сказаннаго Соглашенія Турція имѣетъ полную возможность построить линію Самсунъ-Сивасъ, якобы на средства казны, при помощи замаскированнаго иностраннаго займа. Въ недавнее время для Турецкаго Правительства представлялась возможность получить именно такой заемъ у американскихъ капиталистовъ, желавшихъ въ лицѣ Честера пріобрѣсти концессію на желѣзнодорожную линію Сивасъ-Діарбекиръ-Ванъ съ вѣтвями отъ этой магистрали къ Средиземному морю и на Мосулъ - Керкукъ до города Сулейманіе на персидской границѣ. Взамѣнъ километрической гарантіи общество Честера желало получить на 99 лѣтъ право разрабатывать всякаго рода минеральныя богатства въ предѣлахъ 20 километровъ съ каждой стороны линіи. Въ виду протеста Германскаго Посла, основаннаго на противорѣчіи проекта Честера съ турецкимъ горнымъ закономъ, изданнымъ въ свое время по требованію Державъ,

въ особенности же Англія, дѣло Честера потерпѣло, по крайней мѣрѣ временную неудачу. Вмѣстѣ съ тѣмъ для турокъ утратилась надежда добыть деньги для постройки Самсунъ - Сивасской желѣзной дороги у американцев, такъ какъ заемъ при участіи Честера обусловливался дарованіемъ ему означенной концессіи. Наконецъ, послѣднимъ извѣстіемъ въ этой области являются свѣдѣнія о попыткахъ Турціи заключить въ Парижѣ заемъ на сумму до полумилліарда франковъ. Въ виду извѣстнаго стремленія французскихъ банковскихъ сферъ прежде всего оберегать свои матеріальные интересы, предупредить заключеніе этого займа трудно. Съ другой стороны можно предполагать, что болѣе половины его пойдетъ на покрытіе бюджетнаго дефицита, назначеніе же остальной суммы не вполнѣ выяснено, а потому можно опасаться, что она будетъ употреблена на усиленіе военныхъ мѣропріятій Турціи. На это обстоятельство предстояло бы обратить вниманіе Французскаго Правительства, естественно заинтересованнаго, въ силу союзныхъ отношеній съ нами, въ преобладаніи нашего стратегическаго положенія надъ Турціею. Всѣ указанныя обстоятельства нѣсколько затормозили разрѣшеніе вопроса о постройкѣ Самсунъ - Сивасской линіи, что даетъ намъ возможность установить точку зрѣнія на этотъ вопросъ и намѣтить схему дальнѣйшаго образа дѣйствій по отношенію къ нему.

Колл. Сов. Мандельштамъ объясняетъ, что настоящее положеніе Самсунъ - Сивасскаго дѣла нѣсколько затемнено недавнимъ заявленіемъ Ламорна, сдѣланнымъ имъ Гофмейстеру Чарыкову, а именно онъ, якобы со словъ Турецкаго Министра Финансовъ Джавида Бея, заявилъ Послу, что Порта не рѣшается выдать концессію Франко - Русскому Синдикату, представляемому г. Ламорнэ, изъ боязни, что эта концессія можетъ пе-

рейти исключительно въ русскія руки. Въ то же время самъ Джавидъ Бей въ частной конфиденціальной бесѣдѣ съ И. д. Перваго Драгомана Посольства въ Константинополѣ, наоборотъ, высказалъ, что онъ лично не противъ предоставленія концессіи названному Синдикату, хотя и не можетъ поручиться ни за Совѣтъ Министровъ, гдѣ вопросъ еще не разбирался, ни за Парламентъ. Что касается вообще турецкихъ политическихъ сферъ, то хотя онѣ относятся несочувственно къ постройкѣ дороги при участіи Россіи, но можно думать, что изъ нежеланія конфликта съ нами турецкіе политики не станутъ оказывать рѣшительнаго сопротивленія, если мы будемъ энергично настаивать на выдачѣ концессіи Франко-Русскому Синдикату. Вообще же турецкіе руководящіе круги относятся вполнѣ отрицательно къ иностраннымъ концессіонерамъ, нахлынувшимъ въ Турцію ради легкой наживы, и только Честеровское предпріятіе, въ виду его относительной реальности, пользуется довѣріемъ турецкихъ политиковъ, что подаетъ, до извѣстной степени, надежду на его осуществленіе въ будущемъ.

Министръ Финансовъ, основываясь на поступавшихъ къ нему свѣдѣніяхъ, отмѣчаетъ несомнѣнную доходность проектированной линіи, привлекшую къ ней вниманіе французскихъ капиталистовъ. Мысль о постройкѣ Самсунъ-Сивасской жел. дороги возникла въ Парижѣ, гдѣ вообще за послѣднее время наблюдается избытокъ свободныхъ капиталовъ. Со стороны Французскихъ Банковъ послѣдовалъ цѣлый рядъ приглашеній къ Русскимъ Банкамъ принять участіе въ финансированіи Самсунъ-Сивасскаго предпріятія. Эти приглашенія объясняются желаніемъ французовъ обезпечить себѣ успѣхъ въ полученіи интересующей ихъ выгодной концессіи, такъ какъ съ одной стороны, привлекая Рус-

скіе Банки, они обезпечиваютъ себѣ содѣйствіе Россіи, а съ другой, имѣя въ виду Соглашеніе 1900 года они гарантируютъ себя отъ протестовъ съ нашей стороны. Въ этомъ вопросѣ для французовъ въ финансовомъ отношеніи одинаково опасны какъ само Турецкое Правительство, которое можетъ соорудить дорогу на добытыя имъ средства, такъ и англійскіе и нѣмецкіе капиталисты, могущіе выступить конкуррентами французовъ въ Самсунъ-Сивасскомъ дѣлѣ. Участіе же русскихъ капиталистовъ въ этомъ предпріятіи представляется само по себѣ совершенно второстепеннымъ. Переходя къ политическому значенію дороги, Министръ Финансовъ находитъ, что линіи, перпендикулярныя къ Черному морю, не могутъ представлять для насъ той опасности, съ которою несомнѣнно связаны линіи, ему параллельныя, по которымъ могутъ легко подвозиться войска къ нашей Кавказской границѣ, поэтому все наше вниманіе должно быть обращено на возможное воспрепятствованіе сооруженію желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ Черному морю.

Обращаясь къ значенію Самсунъ-Сивасской жел. дороги въ смыслѣ привлеченія съ помощью ея русскихъ товаровъ въ Малую Азію, Министръ Торговли и Промышленности находитъ, что мы не можемъ особенно расчитывать на успѣхъ въ этомъ направленіи, въ виду достаточно прочнаго положенія въ этомъ раіонѣ иностраннаго импорта, борьба съ коимъ представляется для насъ, при нашемъ слабомъ торговомъ флотѣ, весьма затруднительной.

Указывая съ своей стороны на замѣчающееся въ послѣднее время стремленіе Турціи достигнуть превосходства своихъ военно-морскихъ и сухопутныхъ силъ надъ нашими, Ген.- Лейт. Поливановъ отмѣчаетъ стратегическое значеніе для турокъ линіи Самсунъ-

Сивасъ, которая должна для нихъ, какъ одно изъ средствъ воспрепятствовать нашимъ десантнымъ операціямъ въ раіонѣ Трапезонда и Самсуна, цѣль коихъ оттянуть силы противника отъ нашего Кавказскаго фронта. Кромѣ того сооруженіе Самсунъ-Сивасской жел дороги значительно облегчитъ туркамъ постройку дальнѣйшихъ стратегическихъ линій Ангора - Сивасъ - Эрзерумъ, дополняющихъ вѣроятную схему турецкаго желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи, въ отвѣтъ на которое съ нашей стороны необходимо усились сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ центръ съ Кавказской границей.

Совѣщаніе соглашается съ точкой зрѣнія Ген--Лейт. Поливанова, причемъ Министръ Финансовъ указываетъ, что вопросъ о постройкѣ Перевальной жел. дороги будетъ поставленъ на обсужденіе въ ближайшемъ будущемъ.

Переходя далѣе къ извѣстію о предполагаемомъ крупномъ турецкомъ займѣ въ Парижѣ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ высказываетъ предположеніе, что даже если эта операція осуществится при реализаціи займа, она дастъ Турецкому Правительству сумму значительно меньше номинальной. И это обстоятельство, при наличности бюджетнаго дефицита, совершенно уничтожаетъ грозный характеръ займа. Что касается дальнѣйшаго сооруженія турецкихъ желѣзныхъ дорогъ къ нашей границѣ, то стоимость постройки ихъ громадна и очевидно бездоходность такихъ линій не даетъ основанія думать, чтобы для ихъ сооруженія нашлись капиталисты.- Плачевное состояніе турецкихъ финансовъ заставляетъ Статсъ-Секретаря Коковцова сильно сомнѣваться, чтобы для Турціи явилась возможность построить Самсунъ-Сивасскую жел. дорогу самостоятельно безъ участія иностранныхъ капиталовъ.

287

Ген.-Маіоръ Даниловъ читаетъ доненіе Военнаго Агента въ Константинополѣ, указывающаго на Самсунъ-Сивасскую линію, какъ на облегчающую сооруженіе стратегическихъ жел. дорогъ. Съ точки зрѣнія Генеральнаго Штаба всякое желѣзнодорожное строительство въ Турціи представляетъ значительную для насъ опасность, въ особенности же постройка линій къ нашей и персидской границамъ. Ген.-Маіоръ Даниловъ признаетъ сооруженіе соотвѣтствующихъ жел.дорогъ въ Россіи единственно надежнымъ средствомъ борьбы съ усиленіемъ Турціи.

Вслѣдъ затѣмъ Совѣщаніе, принявъ во вниманіе замѣчаніе Председателя Совѣта Министровъ о невозможности помѣшать самостоятельному Государству строить жел.дороги въ любомъ направленіи, обращается къ вопросу о томъ, нельзя ли взамѣнъ Соглашенія 1900 года, путемъ новаго договора съ Турціею, обезпечить себя отъ желѣзнодорожнаго строительства въ болѣе интересующихъ насъ турецкихъ приграничныхъ областяхъ.

Министръ Финансовъ признаетъ желательнымъ отказъ отъ Соглашенія 1900 г. только при условіи соотвѣтствующей компенсаціи и указываетъ что это Соглашеніе даетъ намъ возможность вліять на французскихъ капиталистовъ, добивающихся полученія Самсунъ-Сивасской концессіи. Поэтому намъ слѣдовало бы передать наши права на Самсунъ-Сивасскую линію именно французскому Синдикату, поставивъ эту комбинацію въ связь съ турецкимъ займомъ въ Парижѣ и постараться обезпечить себѣ содѣйствіе Французскаго Правительства при заключеніи новаго соглашенія съ Турціею.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ констатируетъ, что такимъ образомъ Совѣщаніе намѣтило схему для дальнѣйшихъ шаговъ русской политики въ Самсунъ-Сивасскомъ вопросѣ, а именно: намъ слѣдуетъ отказаться отъ устарѣвшаго и шаткаго Соглашенія 1900 г.; взамѣнъ его мы долж-

ны добиваться отъ Турціи заключенія новаго договор° который гарантировалъ бы насъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпуть-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекинъ. Для достиженія успѣха въ этомъ намъ надлежало бы заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ, въ видѣ компенсаціи, французскимъ капиталистамъ наши права на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ: Турецкое же Правительство получило бы, въ силу новаго договорнаго акта, свободу въ сооруженіи жел. дорогъ на Черноморскомъ побережьѣ между Самсуномъ и Босфоромъ.

Совѣщаніе согласилось съ такой постановкой вопроса.

Подлинный Журналъ подписанъ г.г. Предсѣдателемъ и Членами Особаго Совѣщанія.

Письмо Предсѣдателя Совѣта Министровъ на имя Министровъ: Военнаго, Иностранныхъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, отъ 25 Января 1912 г. по вопросу о расширеніи нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ.

- ооо -

Въ письмѣ отъ 31 Октября 1911 года, за № 4328, Ваше Высокопревосходительство изволили освѣдомить меня о перепискѣ Вашей съ Временно-Управляющимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеромъ Нератовымъ и Министромъ Путей Сообщенія по вопросу о необходимости расширенія нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ въ противовѣсъ подготавливаемому Турціею развитію своего желѣзнодорожнаго строительства въ ея сопредѣльныхъ съ Кавказомъ малоазіатскихъ владѣніяхъ.

Въ виду весьма серьезнаго значенія сего вопроса съ точки зрѣнія обезпеченности нашей государствен-

ной обороны, я счелъ нужнымъ, по полученіи отзывовъ по сему предмету Министровъ Путей Сообщенія и Иностранныхъ Дѣлъ, внести настоящее дѣло на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ.

Обсудивъ означенный вопросъ, въ засѣданіи 19 текущаго Января, Совѣтъ Министровъ нашелъ, что всѣ заявленныя военнымъ вѣдомствомъ пожеланія о развитіи нашей рельсовой сѣти на Кавказѣ выполняются, въ предѣлахъ возможнаго, Министерствомъ Путей Сообщенія безъ какого либо промедленія. Что же касается желательнаго для насъ задержанія постройки турецкихъ желѣзныхъ дорогъ въ Малоазіатской Турціи, то Совѣтъ Министровъ принялъ во вниманіе, что, на основаніи Русско-Турецкаго соглашенія 1900 года - объ участіи русскихъ капиталистовъ при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ районѣ между берегомъ Чернаго моря и линіею городовъ Ангора-Кесарія-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ, - и въ особенности въ виду подписаннаго въ 1911 году нашимъ и французскимъ Послами въ Константинополѣ протокола о взаимоотношеніяхъ нашихъ съ Францiею, въ случаѣ участія послѣдней въ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Турціи, - въ нашемъ распоряженіи имѣются извѣстныя средства для воспрепятствованія желѣзнодорожному строительству Турціи въ Малой Азіи. Вслѣдствіе сего, Совѣтъ Министровъ счелъ полезнымъ, насколько это окажется возможнымъ, придерживаться упомянутыхъ соглашеній, не предпринимая пока какихъ либо дальнѣйшихъ въ этомъ вопросѣ шаговъ, тѣмъ болѣе, что переговоры Турціи съ иностранными предпринимателями о предоставленіи имъ желѣзнодорожныхъ концессій въ Малой Азіи въ настоящее время прекратились. Само собою разумѣется, что вышеизъясненная директива должна быть преподана и нашему Послу въ Константинополѣ, которому надле-

жало бы, воздерживаясь отъ какихъ либо самостоятель-
ныхъ въ этой области выступленій, подробно освѣдом-
лять ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Правительство о дви-
женіи этого вопроса, въ точности сообразуя свои
дѣйствія съ исходящими отъ Министерства Иностран-
ныхъ Дѣлъ указаніями.

По распоряженію Г. Предсѣдателя Совѣта Министровъ, Управляющій дѣлами Совѣта Министровъ имѣетъ честь увѣдомить, что <u>въ Четвергъ, 10 сего Мая, въ $5^{1}/2$ час. вечера</u>, въ Маріинскомъ Дворцѣ /въ залѣ Г. г. Министровъ при Государственномъ Совѣтѣ/ состоится засѣданіе Совѣта Министровъ для обсужденія вопроса о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Малой Азіи, отложеннаго въ засѣданія 8 сего Мая.

"8" Мая 1912 года.

Къ № 1 вѣдомости.

СПРАВКА

по дѣлу о турецкомъ малоазіатскомъ желѣзнодорожномъ строительствѣ.
/ По Канцеляріи Совѣта Министровъ/.

--- о --- о ---

На основаніи заключеннаго въ 1900 году между Русскимъ и Оттоманскимъ правительствами соглашенія, Турецкое правительство обязалось, въ случаѣ если оно не пожелаетъ приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи въ раіонѣ между берегомъ Чернаго моря и линіею городовъ Ангора-Кесарія-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ на средства турецкой казны, предоставить сооруженіе дорогъ въ указанномъ раіонѣ русскимъ капиталистамъ на тѣхъ же основаніяхъ, на коихъ постройка Багдадской желѣзной дороги была предоставлена Германскому обществу Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Однако, весною 1910 года Оттоманское правительство вошло въ переговоры съ группою Американскихъ капиталистовъ во главѣ съ Честеромъ относительно реализаціи крупнаго займа для сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, причемъ взамѣнъ километрической гарантіи общество Честера домогалось получить на 99 лѣтъ право разработки минеральныхъ богатствъ въ предѣлахъ 20 километровъ съ каждой стороны линіи. Въ виду противорѣчія проекта Честера Турецкимъ горнымъ законамъ дѣло Честера, по протесту Германскаго Посла, потерпѣло неудачу.

Хотя означенный проектъ и не нарушалъ буквы соглашенія 1900 г., но въ виду возможности обхода упомянутаго соглашенія въ ущербъ нашимъ интересамъ, вопросъ о сооруженіи Самсунь-Сивасской дороги былъ внесенъ на обсужденіе Особаго Совѣщанія Министровъ.

Разсмотрѣвъ 2 Іюня 1910 года означенный вопросъ, Особое Совѣщаніе

пришло къ заключенію о необходимости отказаться отъ устарѣвшаго соглашенія съ Турціею 1900 года и добиваться отъ Турціи новаго договора, который гарантировалъ бы насъ отъ сооруженія дорогъ къ востоку отъ указанной въ соглашеніи 1900 года линіи. Притомъ признано было возможнымъ для того, чтобы заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставить ей наши права на постройку линіи Самсунъ-Сивасъ.

Между тѣмъ, Турецкое правительство заключило въ началѣ 1911 года съ Французскимъ синдикатомъ условіе на производство изысканій и постройки цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, выходящей за предѣлы указанной въ соглашеніи 1900 года зоны.

Такъ какъ, однако, буква соглашенія 1900 года осталась ненарушенной, то Русскому Правительству не представлялось основаній къ формальному протесту и, опасаясь передачи всего этого предпріятія въ Германскія руки, нашъ Представитель въ Константинополѣ вошелъ въ соглашеніе съ Французскимъ Посломъ въ Константинополѣ, въ силу коего французы обязывались ознакомить насъ съ результатами своихъ изысканій и разсчетовъ, до подписанія съ Портою окончательнаго договора.

Имѣя въ виду, что установленіе какой либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны, какъ затрагивающее суверенныя права Турціи едва ли можетъ быть достигнуто, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ признало наиболѣе правильнымъ поддержать французскихъ предпринимателей въ переговорахъ ихъ съ Портою и, ссылаясь на наши экономическіе интересы, стремилось добиться отсрочки сооруженія нежелательныхъ намъ линій.

Такимъ образомъ, вопросъ свелся бы къ установленію не запретной зоны, а запретнаго срока для нежелательнаго для насъ желѣзнодорожнаго строительства въ Малой Азіи, каковымъ временемъ намъ надлежало бы воспользоваться для развитія нашей рельсовой сѣти на Кавказской границѣ.

Министръ Финансовъ, въ отзывѣ своемъ по сему дѣлу указываетъ, что проектируемая сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Восточной части Малой Азіи, въ случаѣ соединенія ея съ дорогами Западной части Малой Азіи и Средиземнымъ моремъ, будетъ имѣть огромное стратегическое и экономическое значеніе. Между тѣмъ, въ представленныхъ французскими предпринимателями Оттоманскому правительству контрактахъ не содержится оговорокъ, ограждающихъ наши интересы, хотя на основаніи подписаннаго въ Апрѣлѣ 1911 года протокола, казалось бы, что всякіе переговоры по сему вопросу французовъ съ Портою должны были бы происходить не иначе, какъ по предварительномъ соглашеніи съ Россіею. Въ дѣйствительности же, проекты и контракты о постройкѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, оказались переданными Оттоманскому правительству ранѣе, чѣмъ русскія заинтересованныя вѣдомства могли съ ними ознакомиться. Находя, что передачею постройки дорогъ французскому синдикату, несомнѣнно нарушается соглашеніе 1900 г. и считая, что мы не лишены формальнаго права настаивать на строгомъ соблюденіи этого соглашенія, Статсъ-Секретарь Коковцовъ затрудняется, однако, судить, насколько въ настоящее время послѣ всѣхъ предшествовавшихъ объясненій нашихъ съ турками и французами можно стать на указываемую точку зрѣнія, и признаетъ, въ виду сего, необходимымъ обсудить этотъ вопросъ во всей его совокупности въ Совѣтѣ Министровъ.

Copie.

Sublime Porte.

Ministère des Affaires Etrangères.

N 9^{b}36802.

N S^{e} 23.

En égard aux relations d'amitié existant entre l'Empire Ottoman et l'Empire de Russie, le Gouvernement IMPERIAL, lorsqu'il jugera opportune la construction de chemins de fer dans les parages de la Mer Noire et dans le cas où il ne les construirait pas lui-même, accordera la concession de ces lignes à des capitalistes russes.

Les conditions de cette concession seront en tout exactement les mêmes que celles de la convention en date du 1?/24 Décembre 1899 par laquelle la construction du chemin de fer de Bagdad a été accordée à la compagnie du chemin de fer d'Anatolie partant de Haïder Pacha.

Dans ce cas on devra prendre en considération, de part et d'autre lors de la construction de ces lignes, les intérêts commerciaux communs des deux états.

La section d'Ada Bazar à Héraclée, dont la construction est déjà décidée ainsi que les lignes d'Angora, Césarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van en sont exceptées.

/ Signé/ Tevfik.

le 31 Mars 1900.

Copie d'une note adressée par l'Ambassadeur de Russie à Constantinople au Ministre Ottoman des Affaires Etrangères en date du 21 Mars/3 Avril 1900 sub. N 215.

J'ai reçu la déclaration en date du 31 Mars a.c. sub. N 36807/73, que V.E. a bien voulu me faire parvenir et qui a pour objet la construction des chemin de for dans les parages de la Mer Noire.

Le dernier alinéa de cette déclaration porte que la "section d'Ada Bazar à Héraclée dont la construction est déjà décidée, ainsi que les lignes d'Angora, Césarée, Sivas, Kharpout, Diarbékir et Van sont exceptées."

A cette occasion je me fais un devoir de rappeler à V.E. qu'en conformité de ce qui avait été convenu au cours des derniers pourparlers, il est bien entendu que, en dehors de la section d'Ada Bazar à Héraclée, les lignes dont il est question à l'alinéa précité relieront entre elles les villes qui y sont énumérées et que, par conséquent, cet alinéa vise les lignes: Angora-Césarée, Césarée-Sivas, Sivas-Kharpout, Kharpout-Diarbékir et Diarbékir - Van.

En priant V.E. de vouloir bien prendre acte de ce qui précède je saisis cette occasion pour Vous renouveler etc.......

Съ копіей вѣрно:

За Дѣлопроизводителя [signature]

Проектируемыя французскимъ синдикатомъ желѣзнодорожныя линіи въ Малой Азіи.

Названіе участковъ.	Года постройки съ начала.	Протяженіе въ километрахъ.	Стоимость постройки въ мил. франковъ.	Стоимость постройки за километръ въ тыс.франк.
I. Самсунъ-Туркалъ-Сивасъ. Вѣтвь на Токатъ.	I, 2 3 и 4	393 47 440	88	200
2. Сивасъ-Чалта-Харпутъ. Вѣтвь отъ Меmеллеръ до Кебанъ-Маденъ.	5, 6 7 и 8	362 12 374	149,6	400
3. Чалта-Эрзингянъ-Пекериджъ--Эрзерумъ. Постройка отъ Чалты до Эрзингьяна займетъ 2г. У Пекериджъ начинается линія на Требизондъ.	7, 8 9 и 10 x/	344	158,2	460
4. Требизондъ-Ямбости-Пекериджъ. Вѣтвь отъ Ямбости на Байбуртъ.	5, 6,7, 8, 9 и xx/ 10	258 33 291	174,6	600
Всего	10 лѣтъ.	1449килм.	570,4	- -

x/ Предполагая, что до Чалты рельсы проложены будутъ къ концу 6-го года.

xx/ Постройка этой линіи начнется одновременно съ приступомъ къ работамъ на участкѣ за Сивасомъ. Окончаніе ея представитъ интересъ только тогда, когда линія Пекериджъ-Эрзерумъ будетъ близка къ открытію для движенія.

Samsun
Трапезунт
Baiburt
Turchal
Tokat
Sivas
Erzerum
Erzingjan
Keban-Maden
Charput
Россія
Персія
Кипръ
Mosul
Bagdad
Chanikin

СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА
ТУРЦІИ.
Черное море
Средиземное море
Аравія
Месопотамія
Болгарія
Малая Азія
Персія
Адріанополь
Салоники
Смирна
Бейрутъ
Дамаскъ
Тавризъ
Басра
граница района нашего преимущественного права на концессіи по соглашенію 1900 г.
линія проектирована взамѣнъ предыдущей Особымъ Совѣщаніемъ 1910 г.
линія, намѣченная къ постройкѣ французскимъ синдикатомъ въ ближайшій періодъ.
другія линіи, проектированныя французскимъ синдикатомъ.

Срочно. Весьма секретно.

I 6/V 1912

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, свидѣтельствуя совершенное свое почтеніе Его Высокопревосходительству Владиміру Николаевичу, имѣетъ честь препроводить у сего копію весьма довѣрительнаго письма ИМПЕРАТОРСКАГО Посла въ Константинополѣ отъ 30 м. Апрѣля по вопросу о мало-азіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ виду предстоящаго обсужденія означеннаго вопроса въ Совѣтѣ Министровъ.-

С.Петербургъ,
4 Мая 1912.
№ 288.

Его Высокопр-ву В.Н. Коковцову.-

Копія весьма довѣрительнаго письма Гофмейстера Гирса. Пера, 30 Апрѣля 1912 г.

Въ дополненіе къ телеграфнымъ донесеніямъ, касательно моихъ переговоровъ съ Ассимъ-беемъ по вопросу о Мало-азіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ позволяю себѣ изложить въ настоящемъ письмѣ довѣрительную мою бесѣду по тому же поводу съ г. Ревуаль, директоромъ Оттоманскаго Банка, являющимся вмѣстѣ съ тѣмъ и однимъ изъ главъ французской группы, домогающейся концессіи на постройку этихъ дорогъ.

Взгляды г. Ревуаль по существу своему немногимъ отличаются отъ точки зрѣнія на наше соглашеніе съ Турціею 1900 года Г-на Бомпаръ. Мой Французскій Сотоварищъ въ частномъ разговорѣ убѣждалъ меня, будто бы предполагаемые французскою компаніею къ заключенію съ Турціею contrat de construction и contrat d'exploitation нисколько не нарушаютъ требованій 1900 г. о постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій самимъ Оттоманскимъ Прав-вомъ и что любой третейскій судъ призналъ бы справедливость такого мнѣнія. Къ тому же, по его понятіямъ, нота 1900 г. предоставляетъ намъ лишь право получить концессію на сооруженіе рельсовыхъ путей на тѣхъ же условіяхъ, а слѣдовательно по цѣнѣ Багдадскихъ линій, что фактически немыслимо въ виду крупныхъ затрудненій, связанныхъ съ проведеніемъ рельсовой дороги по гористой мѣстности.

Если въ первомъ утвержденіи Г-на Бомпаръ можетъ быть

была доля правды, то во второмъ онъ несомнѣнно допускаетъ натяжку. При всемъ томъ мнѣнія его отчасти раздѣляются Г-номъ Ревуаль. Этотъ послѣдній обнаруживаетъ тѣмъ не менѣе готовность содѣйствовать насколько возможно рѣшенію вопроса о Мало-азіятскихъ дорогахъ въ пріемлемомъ для насъ смыслѣ. Я имѣю основаніе полагать, что онъ стремится вліять въ этомъ направленіи на здѣшнихъ политическихъ дѣятелей.

Отзывы его сводятся къ тому, что, быть можетъ, окажется возможнымъ условиться съ Портою о доведеніи дорогъ лишь до Эрзингяна и Харпута черезъ 11 или 12 лѣтъ. Г. Ревуаль утверждаетъ, что онъ будетъ добиваться полученія концессіи на линію Харпутъ-Діарбекиръ-Битлисъ-Ванъ, хотя дорога на Діарбекиръ оспаривается будто бы у него Нѣмцами.

Но при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ дорога можетъ быть доведена имъ до Битлиса лишь черезъ 16 лѣтъ. Линію же отъ Битлиса до Вана онъ совсѣмъ не собирается строить, т.к. представляемая имъ группа находитъ, что ей несравненно выгоднѣе установить пароходное движеніе по Ванскому озеру отъ Битлиса до Вана.

Столь продолжительные сроки даютъ намъ, по мнѣнію моего собесѣдника, время достроить всѣ необходимыя дороги на Кавказѣ. Г. Ревуаль выражалъ сильное сомнѣніе въ согласіи Порты связать себя какимъ либо обязательствомъ по отношенію къ зонѣ, выходящей изъ границъ, ясно опредѣленныхъ въ соглашеніи 1900 г.

Поэтому, заключилъ онъ, разговоръ о линіи Діарбекиръ-Ванъ, право строить каковую, даже концессіоннымъ способомъ, указано въ нотѣ 1900 г., будетъ крайне щекотливымъ.

Полагаю, что изложеніемъ мнѣнія г. Ревуаль я вношу не лишнее освѣщеніе въ ту невполнѣ еще ясную обстановку, въ коей намъ приходится рѣшать вопросъ объ извлеченіи наибольшей пользы изъ соглашенія 1900 года.

Не имѣя еще опредѣленныхъ указаній, я не возьму иниціативы въ возобновленіи разговора о желѣзныхъ дорогахъ на завтрашнемъ свиданіи моемъ съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ. Въ случаѣ же, если Ассимъ-Бей самъ вернется къ этому вопросу, я не буду избѣгать его, придерживаясь въ моихъ отзывахъ данныхъ, уже мнѣ Вами сообщенныхъ.

Но считаю долгомъ вновь высказать убѣжденіе въ необходимости установить теперь же тѣ крайнія условія, при коихъ намъ возможно парализировать вредъ, который намъ будетъ нанесенъ неизбѣжною постройкою Мало-азіятскихъ желѣзныхъ дорогъ въ тотъ или другой срокъ, путемъ казенной ли постройки или выдачи концессій.

Установленіемъ нынѣ же опредѣленныхъ рамокъ, въ предѣлахъ коихъ я могъ бы вести переговоры, Вы дали бы мнѣ возможность не упускать благопріятныхъ случаевъ для даль-

нѣйшаго направленія этого дѣла. При этомъ намъ несомнѣнно придется считаться съ болѣзненнымъ напряженіемъ національныхъ чувствъ Турокъ, намъ крайне враждебныхъ, и обострять кои нынѣ противъ насъ слѣдуетъ лишь въ крайнемъ случаѣ. -

/ подп./ М.Гирсъ.-

301

Прилагаемый журналъ представляется къ окончательному пропуску; журналъ проверенъ и замечанія ведомствъ нанесены.

Начальникъ Отделенія [signature]

№ . (Госуд. Типогр.)

Разослано на замечания (5 до 8 июня, 6 час.): 302

Конвицеву
× Сухомлинову
Григоровичу
Кривошеину
× Сазонову
× Харитонову
Щегловитову
× Рухлову
× Тимашеву
Макарову
× Веберу
Львову
× Никольскому

П.

5/VI 912 г.

Пр. печатать.

И. Лодыженский 10/VI

~~Проект~~

~~Доверительно.~~

108/6 VI

Особый журналъ Совѣта Министровъ
10 Мая 1912 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Мало-Азіатской Турціи.

Развитіе желѣзнодорожнаго строительства въ турецкихъ владѣніяхъ Малой Азіи и, въ особенности, въ сѣверо-восточной части ея, прилегающей къ нашей Кавказской границѣ, имѣетъ, безъ сомнѣнія, неблагопріятное для Россіи значеніе, ибо оно усиливаетъ стратегическое положеніе Турціи и угрожаетъ нашимъ экономическимъ интересамъ въ Сѣверной Персіи. Поэтому, въ противовѣсъ предоставленной Портою нѣмецкому обществу Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ концессіи на сооруженіе Багдадской дороги, ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Правительство, въ Мартѣ 1900 года, заключило съ Турціею соглашеніе, имѣвшее цѣлью, по возможности, оградить насъ отъ постройки рельсовыхъ линій на примыкающемъ къ нашей границѣ турецкомъ побережьѣ Чернаго моря.

Согласно упомянутому соглашенію, Оттоманское Правительство обязывалось въ случаѣ, если оно признаетъ необходимымъ приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ районѣ между берегомъ Чернаго моря и линіею городовъ Ангора-Кесарія-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Ванъ и не пожелаетъ строить ихъ на средства турецкой казны, предоставить сооруженіе таковыхъ дорогъ русскимъ капиталистамъ на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ постройка Багдадской дороги предоставлена нѣмецкому обществу Анатолійскихъ дорогъ. Но, въ виду недостаточной опредѣлительности сказаннаго соглашенія, оно не могло помѣшать

Его Пре[вcovered]ву Н. В. Плеве.

Оттоманскому Правительству попытаться осуществить свои планы развитія желѣзнодорожной сѣти по побережью Черного моря, якобы на средства турецкой казны, при помощи замаскированнаго иностраннаго займа. Въ этомъ именно направленіи, весною 1910 года, Турціею начаты были переговоры съ группою американскихъ капиталистовъ, съ Честеромъ во главѣ, желавшихъ получить концессію на желѣзнодорожную линію Сивасъ-Діарбекиръ-Ванъ, съ вѣтвями къ Средиземному морю и на Моссулъ-Керкукъ до города Сулейманіе на персидской границѣ, причемъ, взамѣнъ километрической гарантіи, группа Честера домогалась получить на 99 лѣтъ право разрабатывать минеральныя богатства въ предѣлахъ 20 километровъ съ каждой стороны линіи. Переговоры съ Честеромъ, вслѣдствіе протеста Германіи, остались, однако, безъ какихъ либо практическихъ результатовъ. Вслѣдъ затѣмъ, Турецкое Правительство вошло въ сношенія съ французскими капиталистами на предметъ заключенія въ Парижѣ займа на сумму до полумилліарда франковъ. Часть этого займа предназначалась для покрытія бюджетнаго дефицита, а остальная его часть на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ районѣ Черноморскаго побережья, изъ коихъ, въ первую очередь, намѣчалась къ постройкѣ линія Самсунъ-Сивасъ.

Такъ какъ послѣднее предположеніе не соотвѣтствовало соглашенію 1900 года и существеннымъ образомъ затрагивало наши экономическіе и стратегическіе интересы, то вопросъ о сооруженіи Самсунъ-Сиваской желѣзной дороги былъ внесенъ бывшимъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеромъ Извольскимъ, на разсмотрѣніе Особаго, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Столыпина, Совѣщанія изъ ближайше заинтересованныхъ въ семъ дѣлѣ Министровъ. Означенное Совѣщаніе, въ засѣданіи 2 Іюня 1910 года, пришло къ убѣжденію, что устарѣвшее и

304

крайне неясное соглашеніе наше съ Турціею, заключенное въ Мартѣ 1900 года, не можетъ въ достаточной степени оградить насъ отъ постройки турецкихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи. Въ виду сего, Совѣщаніе признало желательнымъ добиваться отъ Турціи заключенія съ нами новаго договора, который гарантировалъ бы насъ отъ постройки желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекенъ, причемъ для болѣе успѣшнаго достиженія этой цѣли предполагалось заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ ей, въ видѣ компенсаціи, основанныя на соглашеніи 1900 года права наши на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ. Приведенное заключеніе Особаго Совѣщанія удостоилось ВЫСОЧАЙШАГО ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА одобренія 26 Іюня 1910 года.

Къ сожалѣнію, въ виду недоброжелательнаго отношенія къ Россіи Оттоманскаго Правительства намъ не удалось достигнуть съ нимъ какого либо новаго желѣзнодорожнаго соглашенія, а тѣмъ временемъ оно заключило съ французскимъ синдикатомъ, представленнымъ въ Константинополѣ французскимъ гражданиномъ Согландрусъ-де-Ламорне, условіе на производство изысканій и постройку опредѣленныхъ линій въ районѣ, выходящемъ за предѣлы оговоренной соглашеніемъ 1900 года полосы. Означенная сдѣлка не была оформлена достаточно ясно, чтобы можно было счесть ее нарушающею соглашеніе 1900 года относительно непредоставленія Турціею иностранцамъ желѣзнодорожныхъ концессій, и потому ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Правительству не представлялось основаній для формальнаго протеста, тѣмъ болѣе, что разстройство сдѣлки съ французскими капиталистами грозило передачею всего дѣла въ германскія руки, что съ нашей точки зрѣнія было бы еще болѣе нежелательно. При та -

кихъ условіяхъ, нашъ бывшій Посолъ въ Константинополѣ счелъ наиболѣе правильнымъ, не возражая противъ переговоровъ Турціи съ группою Салландрузъ-де-Ламорне, войти въ соглашеніе съ французскимъ Посломъ о томъ, чтобы французы обязались освѣдомлять насъ о результатахъ своихъ изысканій и расчетовъ ранѣе подписанія съ Портою окончательнаго контракта, дабы, въ случаѣ необходимости, мы могли воспротивиться дальнѣйшимъ переговорамъ Оттоманскаго Правительства съ французскимъ синдикатомъ и настоять этимъ способомъ на заключеніи имъ съ Россіею новаго, взамѣнъ соглашенія 1900 года, договора. Таковое соглашеніе закрѣплено было Гофмейстеромъ Чарыковымъ особымъ протоколомъ, подписаннымъ въ минувшемъ году имъ и французскимъ Посломъ. Недавно французскій синдикатъ представилъ Оттоманскому Правительству всѣ требуемыя данныя относительно намѣченныхъ имъ къ постройкѣ линій и, слѣдовательно Русскому Правительству предстоитъ теперь опредѣлить свое отношеніе къ разсматриваемому вопросу. Упомянутый синдикатъ предполагаетъ, въ первую очередь, приступить къ постройкѣ линіи Самсунъ-Сивасъ и окончить ее въ четыре года, а засимъ, въ слѣдующіе четыре года довести этотъ рельсовый путь до Харпута. Къ шестому году отъ начала постройки пріурочивается приступъ къ сооруженію вѣтви отъ Чалты на Эрзинджанъ и Эрзерумъ, причемъ къ концу восьмого года рельсы могутъ быть уложены до Пекериджe, откуда проектируется узкоколейная вѣтвь къ Трапезонду. Общее протяженіе намѣченной къ постройкѣ сѣти достигаетъ 1.449 километровъ, стоимостью около 570.000.000 франковъ. Въ виду весьма высокой стоимости участка Пекериджъ-Трапезондъ, исчисленной въ 600.000 франковъ съ километра, французскій синдикатъ предполагаетъ отложить постройку этой ~~линіи~~ вѣтви,

равно какъ и линіи Эриванджанъ-Эрзерумъ, до окончанія всей сѣти, съ тѣмъ, чтобы о финансовыхъ условіяхъ сооруженія этихъ двухъ участковъ съ Турецкимъ Правительствомъ заключено было особое финансовое соглашеніе.

Имѣя въ виду, что вышеизъясненный проектъ близко затрагиваетъ наши стратегическіе и экономическіе интересы, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, по предложенію Предсѣдателя Совѣта Министровъ, внесъ настоящее дѣло на обсужденіе Совѣта Министровъ съ цѣлью выясненія отношенія ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства къ создавшемуся положенію и нашихъ дальнѣйшихъ въ этомъ вопросѣ мѣръ.

Войдя въ разсмотрѣніе всего изложеннаго, Совѣтъ Министровъ принялъ, прежде всего, въ соображеніе изустное заявленіе Министра Иностранныхъ Дѣлъ, указавшаго, что вопросъ о предоставленіи сооруженія желѣзной дороги отъ Самсуна до Сиваса французскимъ капиталистамъ былъ уже предрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ упомянутымъ выше Особымъ Совѣщаніемъ, состоявшимся 2 Іюня 1913 года. Въ настоящее время Оттоманское Правительство намѣревается заключить договоръ съ французскимъ синдикатомъ на сооруженіе цѣлой сѣти желѣзнодорожныхъ линій въ сѣверо-восточной части Малой Азіи, въ составѣ коей линія Самсунъ-Сивасъ представляетъ лишь небольшое звено, а линіи Чалта-Эрзинджанъ-Пекеридзъ-Эрзерумъ и Пекеридзъ-Трапезондъ входятъ въ ту полосу, въ которой по соглашенію 1900 года Турція могла строить желѣзныя дороги только либо сама, либо при посредствѣ русскихъ концессіонеровъ. Однако, при современномъ политическомъ положеніи, характеризующемся сильнымъ подъемомъ въ правящихъ кругахъ Константино-

ля національно-турецкихъ теченій и обостреніемъ вражды къ Россіи, Гофмейстеръ Сазоновъ не можетъ питать серьезной надежды добиться отъ Турціи опредѣленія какой-либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны болѣе прочно, чѣмъ (отдѣльно) соглашеніемъ 1900 года. Между тѣмъ, опираясь на послѣднее, мы, какъ, напримѣръ, и въ данномъ случаѣ, не въ состояніи противодѣйствовать сооруженію нежелательныхъ для насъ въ Малой Азіи линій, такъ какъ турки могутъ всегда путемъ замаскированной концессіи или инымъ способомъ обойти таковой запретъ. Вслѣдствіе сего и имѣя въ виду, что Особое Совѣщаніе въ 1910 году признало возможнымъ отказаться отъ устарѣвшаго и шаткаго соглашенія 1900 года, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ полагаетъ, что въ настоящее время было бы наиболѣе цѣлесообразно, не противодѣйствуя заключенію договоре между Турецкимъ Правительствомъ и французскимъ синдикатомъ на сооруженіе предположенныхъ имъ линій, попытаться, путемъ переговоровъ съ Французскимъ Правительствомъ, добиться отказа синдиката отъ сооруженія наиболѣе нежелательныхъ для насъ линій Эрзинджанъ-Пекериджъ-Эрзерумъ и Пекериджъ-Трапезондъ или же, въ случаѣ недостиженія сего, насколько возможно, затянуть постройку этихъ линій, воспользовавшись полученною оттяжкою для усиленія нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Присоединяясь въ существѣ къ приведеннымъ соображеніямъ Гофмейстера Сазонова, Совѣтъ Министровъ замѣтилъ, что основная цѣль соглашенія 1900 года заключалась въ обезпеченіи насъ отъ захвата обществомъ Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ свои руки постройки рельсовыхъ путей по направленію къ Черному морю. Съ этой точки зрѣнія упомянутое соглашеніе принесло

свою пользу, ибо въ настоящее время общество Багдадской дороги не домогается уже полученія концессій въ интересующихъ насъ мѣстностяхъ Малой Азіи. Между тѣмъ, Турецкое Правительство, убѣдившись, что главнѣйшею нашею цѣлью въ семъ дѣлѣ является противодѣйствіе желѣзнодорожному строительству Турціи въ сѣверо-восточной части Малой Азіи, въ противовѣсъ сему, всемѣрно добивается, съ своей стороны, усиленія сооруженія стратегическихъ путей, тяготѣющихъ къ нашей кавказской границѣ. Въ этихъ видахъ оно и вступило въ переговоры съ французскимъ синдикатомъ Салландрузъ-де-Ламорне, вылившіеся уже теперь въ весьма опредѣленныя предположенія, поддерживаемыя Французскимъ Правительствомъ. Какъ бы отрицательно мы ни относились къ этимъ предположеніямъ, у насъ нѣтъ твердой точки опоры для противодѣйствія имъ, такъ какъ въ соглашеніи 1900 года предусмотрѣна возможность сооруженія желѣзнодорожныхъ линій въ обсуждаемомъ районѣ на средства турецкой казны и мы не можемъ, конечно, воспрепятствовать заключенію Оттоманскимъ Правительствомъ иностранныхъ займовъ на проведеніе желѣзныхъ дорогъ тамъ, гдѣ оно считаетъ необходимымъ. Съ другой стороны, какъ справедливо отмѣтилъ Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, разрывъ, по нашему протесту, происходящихъ нынѣ между Турецкимъ Правительствомъ и французскимъ синдикатомъ переговоровъ грозилъ бы передачею всего предпріятія въ германскія или американскія руки, что, само собою разумѣется, представлялось бы для насъ совершенно нежелательнымъ.

Наконецъ, нельзя упускать изъ вида, что, во время происходившихъ между нашимъ бывшимъ Посломъ въ Константинополѣ и Портою переговоровъ по рассматриваемому вопросу, со стороны Русскаго Правительства не

было заявлено формальнаго протеста. Напротивъ того, Гофмейстеръ Чарыковъ отнесся весьма сочувственно къ мысли о продолженіи турецкой сѣти на востокъ по направленію къ нашей границѣ, полагая, что соединеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ съ турецкими облегчило бы, въ случаѣ военнаго столкновенія съ Турціею, наши наступательныя противъ нея дѣйствія. Считаясь съ изложенными заявленіями нашего бывшаго Посла въ Константинополѣ и имѣя въ виду, что Особое Совѣщаніе, при разсмотрѣніи въ 1910 году вопроса о сооруженіи Самсунъ-Сивасской линіи, признало возможнымъ отказаться отъ устарѣвшаго соглашенія 1900 года, Совѣтъ Министровъ находитъ, что противодѣйствовать нынѣ заключенію Турціею съ Французскимъ синдикатомъ проектируемаго договора было бы ~~нежелательно~~ нецелесообразно, причемъ намъ ~~представлялось~~ оставалось бы лишь, войдя въ переговоры съ Французскимъ Правительствомъ, попытаться либо исключить особенно вредныя для насъ линіи изъ договора съ французами, либо всемѣрно отдалить срокъ ихъ осуществленія. ~~Разсматривая~~ съ точки зрѣнія нашихъ ~~экономическихъ и стратегическихъ~~ интересовъ ~~проектируемую сѣть желѣзныхъ дорогъ~~ намѣчаемую въ Малой Азіи, Совѣтъ Министровъ не могъ не замѣтить, что противъ постройки линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ Военное Министерство не возражаетъ и лишь отвѣтвленіе сей линіи отъ Чалты на востокъ къ Эрзинджану и далѣе на Пекериджъ и Эрзерумъ, существенно облегчая Турціи подвозъ ея войскъ къ нашей Кавказской границѣ, ~~представляется~~ признается опаснымъ для обороны Кавказа. Если въ настоящее время Оттоманское Правительство въ состояніи сосредоточить у нашей границы 300.000 армію, то съ окончаніемъ постройки упомянутыхъ линій численность турецкихъ войскъ на этомъ театрѣ войны можетъ быть легко доведена до 600.000 человѣкъ. Линія не

Трапезондъ-Пекериджъ, содѣйствуя проникновенію иностранныхъ товаровъ въ западную Персію, по свидѣтельству Министра Торговли и Промышленности, нанесетъ несомнѣнный ущербъ нашей торговлѣ съ этой страною. Нѣкоторымъ въ семъ отношеніи успокоеніемъ можетъ служить лишь то обстоятельство, что, въ виду значительныхъ техническихъ трудностей сооруженія линіи Пекериджъ-Трапезондъ и огромной стоимости ея, достигающей до 600.000 франковъ за километръ, постройка названной линіи едва ли можетъ состояться въ близкомъ будущемъ, тѣмъ болѣе, что самъ французскій синдикатъ предполагаетъ или вовсе отказаться отъ ея постройки или отложить ея сооруженіе до позднѣйшаго времени. Иначе стоитъ вопросъ о проведеніи желѣзной дороги къ востоку отъ Чалты въ направленіи на Пекериджъ и Эрзерумъ. Хотя французы и предлагаютъ ограничиться на первое время постройкою дороги лишь до Эрзинджана, съ тѣмъ, чтобы относительно сооруженія послѣднихъ участковъ на Пекериджъ и Эрзерумъ заключено было особое финансовое соглашеніе, тѣмъ не менѣе необходимо учитывать настойчивое стремленіе Турціи осуществить въ скорѣйшемъ времени именно эту линію, создающую значительныя облегченія для сосредоточенія турецкой арміи въ Эрзерумѣ. При изъясненныхъ условіяхъ, трудно ~~было бы~~ разсчитывать на возможность, путемъ соглашенія съ Турецкимъ Правительствомъ, склонить его къ отказу отъ сооруженія желѣзной дороги отъ Чалты черезъ Эрзинджанъ на Эрзерумъ. Поэтому, предпочтительнѣе было бы, не вступая въ дальнѣйшіе съ Портою переговоры по настоящему вопросу, обратиться за содѣйствіемъ для отсрочки сооруженія означенныхъ линій къ Французскому Правительству. Съ тѣмъ вмѣстѣ, ему слѣдовало бы разъяснить, что сооруженіе желѣзной дороги

по направленію къ нашей кавказской границѣ предста - вляетъ существенную угрозу нашему стратегическому положенію и неминуемо вызоветъ усиленіе войскъ Кавказскаго военнаго округа, съ соотвѣтственнымъ ослабле - ніемъ нашей военной силы на западно-европейскомъ фронтѣ. Можно надѣяться, что такого рода разъясненія не останутся безуспѣшными, ибо самъ французскій синдикатъ предполагаетъ ограничиться на первое время постройкою желѣзнодорожной линіи отъ Самсуна на Сивасъ и Харпутъ и вѣтви отъ Чалты до Эрзинджана, отложивъ до позднѣйшаго времени продолженіе послѣдней линіи на востокъ и сооруженіе участка Бейбуртъ-Трапезондъ, причемъ, согласно послѣднимъ свѣдѣніямъ, французы соглашаются отдалить срокъ приступа къ постройкѣ участка Чалты-Эрзинджана на десять лѣтъ отъ начала постройки. При подобныхъ условіяхъ, сооруженіе проектируемыхъ линій, по мнѣнію Совѣта Министровъ, не можетъ вызывать съ нашей стороны особо серьезныхъ опасеній, такъ какъ, если даже турецкія желѣзныя дороги черезъ 10-12 лѣтъ будутъ доведены до Эрзерума, то все-же протяженіе отъ этого конечнаго пункта турецкой рельсовой сѣти до нашей границы составитъ около 200 верстъ. Между тѣмъ, какъ разъяснилъ Министръ Путей Сообщенія, ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ въ послѣднее время принимаются всѣ мѣры къ скорѣйшему выполненію намѣченной Военнымъ Министерствомъ программы развитія рельсовой сѣти на Кавказѣ. Въ самомъ непродолжительномъ времени на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ Статсъ-Секретаремъ Рухловымъ вносится подробный планъ производства изысканій Перевальной черезъ Главный Кавказскій хребетъ дороги. Постройка стратегической желѣзнодорожной линіи отъ Карса къ турецкой границѣ также ведется самымъ энергичнымъ образомъ, и въ 1913 году рельсы будутъ уложе-

ны до Сарыкамыша. На послѣднемъ участкѣ этой линіи отъ Сарыкамыша до Караургана, протяженіемъ всего въ 38 верстъ, изысканія уже закончены, и осенью настоящаго года законопроектъ объ отпускѣ средствъ на приступъ къ его сооруженію будетъ внесенъ на законодательное разсмотрѣніе. Такимъ образомъ, [1] къ 1917 году мы будемъ располагать непрерывною рельсовою линіею до самой турецкой границы.

[1. если означенные законопроекты будутъ одобрены къ началу 1913 года, то]

76

По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ, Совѣтъ Министровъ приходитъ къ заключенію, что, не имѣя юридически-твердыхъ основаній для воспрепятствованія Турціи въ развитіи ея рельсовой сѣти въ Малой Азіи, представлялось бы въ настоящемъ случаѣ наиболѣе правильнымъ не возражать противъ заключенія Портою окончательнаго съ французскимъ синдикатомъ контракта на сооруженіе намѣчаемыхъ въ сѣверо-восточной части Малой Азіи желѣзнодорожныхъ линій, съ тѣмъ, чтобы путемъ переговоровъ съ Французскимъ Правительствомъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ попыталось достигнуть исключенія изъ упомянутаго контракта линій Чалта-Эрзерумъ и Трапезондъ-Пекериджъ или, по крайней мѣрѣ, значительнаго отдаленія времени приступа къ сооруженію означенныхъ дорогъ.

Объ изложенномъ Совѣтъ Министровъ пріемлетъ долгъ всеподданнѣйше доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

Министръ Путей Сообщенія, свидѣтельствуя совершенное почтеніе Его Превосходительству Николаю Вячеславовичу, имѣетъ честь возвратить при семъ, препровожденный при запискѣ отъ 5 сего іюня проектъ особаго журнала Совѣта Министровъ 10 мая сего года, по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Мало-Азіатской Турціи, съ нанесеннымъ на стр. II проекта замѣчаніемъ.

6 іюня 1912 года.

Его Превосходительству

Н. В.

ПЛЕВЕ.

Копія.

Довѣрительно.

На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать: "Согласенъ", въ Балтійскомъ портѣ, на яхтѣ "Штандартъ", 23 Іюня 1912 года.

Скрѣпилъ: Предсѣдатель Совѣта Министровъ,

Статсъ-Секретарь В. Коковцовъ.

Вѣрно: Управляющій дѣлами Совѣта Министровъ

Особый журналъ Совѣта Министровъ
10 Мая 1912 года.

По вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Мало-Азіатской Турціи.

Развитіе желѣзнодорожнаго строительства въ турецкихъ владѣніяхъ Малой Азіи и, въ особенности, въ сѣверо-восточной части ея, прилегающей къ нашей Кавказской границѣ, имѣетъ, безъ сомнѣнія, неблагопріятное для Россіи значеніе, ибо оно усиливаетъ стратегическое положеніе Турціи и угрожаетъ нашимъ экономическимъ интересамъ въ Сѣверной Персіи. Поэтому, въ противовѣсъ предоставленной Портою нѣмецкому обществу Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ концессіи на сооруженіе Багдадской дороги, ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Правительство, въ Мартѣ 1900 года, заключило съ Турціею соглашеніе, имѣвшее цѣлью, по возможности, оградить насъ отъ постройки рельсовыхъ линій на примыкающемъ къ нашей границѣ турецкомъ побережьѣ Чернаго моря.

Согласно упомянутому соглашенію, Оттоманское Правительство обязывалось въ случаѣ, если оно признаетъ необходимымъ приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ

районѣ между берегомъ Чернаго моря и линiею городовъ Ангора-Кесарiя-Сивасъ-Харпутъ-Дiарбекиръ-Ванъ и не пожелаетъ строить ихъ на средства турецкой казны, предоставить сооруженiе таковыхъ дорогъ русскимъ капиталистамъ на тѣхъ же основанiяхъ, на какихъ постройка Багдадской дороги предоставлена нѣмецкому обществу Анатолiйскихъ дорогъ. Но, въ виду недостаточной опредѣлительности сказаннаго соглашенiя, оно не могло помѣшать Оттоманскому Правительству попытаться осуществить свои планы развитiя желѣзнодорожной сѣти по побережью Чернаго моря, якобы на средства турецкой казны, при помощи замаскированнаго иностраннаго займа. Въ этомъ именно направленiи, весною 1910 года, Турцiею начаты были переговоры съ группою американскихъ капиталистовъ, съ Честеромъ во главѣ, желавшихъ получить концессiю на желѣзнодорожную линiю Сивасъ-Дiарбекиръ-Ванъ, съ вѣтвями къ Средиземному морю и на Моссулъ-Керкукъ до города Сулеймание на персидской границѣ, причемъ, взамѣнъ километрической гарантiи, группа Честера домогалась получить на 99 лѣтъ право разрабатывать минеральныя богатства въ предѣлахъ 20 километровъ съ каждой стороны линiи. Переговоры съ Честеромъ, вслѣдствiе протеста Германiи, остались, однако, безъ какихъ либо практическихъ результатовъ. Вслѣдъ затѣмъ, Турецкое Правительство вошло въ сношенiе съ французскими капиталистами на предметъ заключенiя въ Парижѣ займа на сумму до полумиллiарда франковъ. Часть этого займа предназначалась для покрытiя бюджетнаго дефицита, а остальная его часть на сооруженiе желѣзныхъ дорогъ въ районѣ Черноморскаго побережья, изъ коихъ, въ первую очередь, намѣчалась къ постройкѣ линiя Самсунъ-Сивасъ.

Такъ какъ послѣднее предположенiе не соотвѣтствовало соглашенiю 1900 года и существеннымъ образомъ затра-

гивало наши экономическія и стратегическія интересы, то вопросъ о сооруженіи Самсунъ-Сивасской желѣзной дороги былъ внесенъ бывшимъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеромъ Извольскимъ, на разсмотрѣніе Особаго, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Столыпина, Совѣщанія изъ ближайше заинтересованныхъ въ семъ дѣлѣ Министровъ. Означенное Совѣщаніе, въ засѣданіи 2 Іюня 1910 года, пришло къ убѣжденію, что устарѣвшее и крайне неясное соглашеніе наше съ Турціею, заключенное въ Мартѣ 1900 года, не можетъ, въ достаточной степени оградить насъ отъ постройки турецкихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи. Въ виду сего, Совѣщаніе признало желательнымъ добиваться отъ Турціи заключенія съ нами новаго договора, который гарантировалъ бы насъ отъ постройки желѣзныхъ дорогъ къ востоку отъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ-Діарбекиръ-Моссулъ-Ханекенъ, причемъ для болѣе успѣшнаго достиженія этой цѣли предполагалось заручиться содѣйствіемъ Франціи, предоставивъ ей, въ видѣ компенсаціи, основанныя на соглашеніи 1900 года права наши на постройку и эксплоатацію линіи Самсунъ-Сивасъ. Приведенное заключеніе Особаго Совѣщанія удостоилось ВЫСОЧАЙШАГО ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА одобренія 26 Іюня 1910 года.

Къ сожалѣнію, въ виду недоброжелательнаго отношенія къ Россіи Оттоманскаго Правительства, намъ не удалось достигнуть съ нимъ какого либо новаго желѣзнодорожнаго соглашенія, а тѣмъ временемъ оно заключило съ французскимъ синдикатомъ, представленнымъ въ Константинополѣ французскимъ гражданиномъ Салландрузъ-де-Ламорне, условіе на производство изысканій и постройку опредѣленныхъ линій въ районѣ, выходящемъ за предѣлы оговоренной соглашеніемъ 1900 года полосы. Означенная сдѣлка не была оформлена достаточно ясно,

чтобы можно было счесть ее нарушающею соглашеніе 1900 года относительно непредоставленія Турціею иностранцамъ желѣзнодорожныхъ концессій, и потому ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Правительству не представлялось основаній для формальнаго протеста, тѣмъ болѣе, что разстройство сдѣлки съ французскими капиталистами грозило передачею всего дѣла въ германскія руки, что съ нашей точки зрѣнія было бы еще болѣе нежелательно. При такихъ условіяхъ, нашъ бывшій Посолъ въ Константинополѣ счелъ наиболѣе правильнымъ, не возражая противъ переговоровъ Турціи съ группою Салландрузъ-де-Ламорне, войти въ соглашеніе съ французскимъ Посломъ о томъ, чтобы французы обязались освѣдомлять насъ о результатахъ своихъ изысканій и разсчетовъ ранѣе подписанія съ Портою окончательнаго контракта, дабы, въ случаѣ необходимости, мы могли воспротивиться дальнѣйшимъ переговорамъ Оттоманскаго Правительства съ французскимъ синдикатомъ и настоять этимъ способомъ на заключеніи имъ съ Россіею новаго, взамѣнъ соглашенія 1900 года, договора. Таковое соглашеніе закрѣплено было Гофмейстеромъ Чарыковымъ особымъ протоколомъ, подписаннымъ въ минувшемъ году имъ и французскимъ Посломъ. Недавно французскій синдикатъ представилъ Оттоманскому Правительству всѣ требуемыя данныя относительно намѣченныхъ имъ къ постройкѣ линій и, слѣдовательно, Русскому Правительству предстоитъ теперь опредѣлить свое отношеніе къ разсматриваемому вопросу. Упомянутый синдикатъ предполагаетъ, въ первую очередь, приступить къ постройкѣ линіи Самсунъ-Сивасъ и окончить ее въ четыре года, а засимъ, въ слѣдующіе четыре года, довести этотъ рельсовый путь до Харпута. Къ шестому году отъ начала постройки пріурочивается приступъ къ сооруженію вѣтви отъ Чалты на Эрзинджанъ и Эрзерумъ, причемъ къ концу восьмого года рельсы могутъ

быть уложены до Пекериджа, откуда проектируется узкоколейная вѣтвь къ Трапезонду. Общее протяженіе намѣченной къ постройкѣ сѣти достигаетъ 1.449 километровъ, стоимостью около 570.000.000 франковъ. Въ виду весьма высокой стоимости участка Пекериджъ-Трапезондъ, исчисленной въ 600.000 франковъ съ километра, французскій синдикатъ предполагаетъ отложить постройку этой вѣтви, равно и линіи Эрзинджанъ-Эрзерумъ, до окончанія всей сѣти, съ тѣмъ, чтобы о финансовыхъ условіяхъ сооруженія этихъ двухъ участковъ съ Турецкимъ Правительствомъ заключено было особое финансовое соглашеніе.

Имѣя въ виду, что вышеизъясненный проектъ близко затрагиваетъ наши стратегическіе и экономическіе интересы, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, по предложенію Предсѣдателя Совѣта Министровъ, внесъ настоящее дѣло на обсужденіе Совѣта Министровъ съ цѣлью выясненія отношенія ИМПЕРАТОРСКАГО Правительства къ создавшемуся положенію и нашихъ дальнѣйшихъ въ этомъ вопросѣ мѣръ.

Войдя въ разсмотрѣніе всего изложеннаго, Совѣтъ Министровъ принялъ, прежде всего, въ соображеніе изустное заявленіе Министра Иностранныхъ Дѣлъ, указавшаго, что вопросъ о предоставленіи сооруженія желѣзной дороги отъ Самсуна до Сиваса французскимъ капиталистамъ былъ уже предрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ упомянутымъ выше Особымъ Совѣщаніемъ, состоявшимся 2 Іюня 1910 года. Въ настоящее время Оттоманское Правительство намѣревается заключить договоръ съ французскимъ синдикатомъ на сооруженіе цѣлой сѣти желѣзнодорожныхъ линій въ сѣверо-восточной части Малой Азіи, въ составѣ коей линія Самсунъ-Сивасъ представляетъ лишь небольшое звено, а линіи Чалта-Эрзинджанъ-Пекериджъ-Эрзерумъ и Пекериджъ-Трапезондъ входятъ въ ту

полосу, въ которой по соглашенію 1900 года Турція могла строить желѣзныя дороги только либо сама, либо при посредствѣ русскихъ концессіонеровъ. Однако, при современномъ политическомъ положеніи, характеризующемся сильнымъ подъемомъ въ правящихъ кругахъ Константинополя національно-турецкихъ теченій и обостреніемъ вражды къ Россіи, Гофмейстеръ Сазоновъ не можетъ питать серьезной надежды добиться отъ Турціи опредѣленія какой либо запретной для желѣзнодорожнаго строительства зоны болѣе прочно, чѣмъ это сдѣлано соглашеніемъ 1900 года. Между тѣмъ, опираясь на послѣднее, мы, какъ, напримѣръ, и въ данномъ случаѣ, не въ состояніи противодѣйствовать сооруженію нежелательныхъ для насъ въ Малой Азіи линій, такъ какъ турки могутъ всегда путемъ замаскированной концессіи или инымъ способомъ обойти таковой запретъ. Вслѣдствіе сего и имѣя въ виду, что Особое Совѣщаніе въ 1910 году признало возможнымъ отказаться отъ устарѣвшаго и шаткаго соглашенія 1900 года, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ полагаетъ, что въ настоящее время было бы наиболѣе цѣлесообразно, не противодѣйствуя заключенію договора между Турецкимъ Правительствомъ и французскимъ синдикатомъ на сооруженіе предположенныхъ имъ линій, попытаться, путемъ переговоровъ съ Французскимъ Правительствомъ, добиться отказа синдиката отъ сооруженія наиболѣе нежелательныхъ для насъ линій Эрзинджанъ-Пекериджъ-Эрзерумъ и Пекериджъ-Трапезондъ или же, въ случаѣ недостиженія сего, насколько возможно, затянуть постройку этихъ линій, воспользовавшись полученною оттяжкою для усиленія нашего желѣзнодорожнаго строительства на Кавказѣ.

Присоединяясь въ существѣ къ приведеннымъ соображеніямъ Гофмейстера Сазонова, Совѣтъ Министровъ замѣтилъ, что основная цѣль соглашенія 1900 года заключалась въ обезпеченіи насъ отъ захвата обществомъ Анатолійскихъ же-

лѣзныхъ дорогъ въ свои руки постройки рельсовыхъ путей по направленію къ Черному морю. Съ этой точки зрѣнія упомянутое соглашеніе принесло свою пользу, ибо въ настоящее время общество Багдадской дороги не домогается уже полученія концессій въ интересующихъ насъ мѣстностяхъ Малой Азіи. Между тѣмъ, Турецкое Правительство, убѣдившись, что главнѣйшею нашею цѣлью въ семъ дѣлѣ является противодѣйствіе желѣзнодорожному строительству Турціи въ сѣверо-восточной части Малой Азіи, въ противовѣсъ сему, всемѣрно добивается, съ своей стороны, усиленія сооруженія стратегическихъ путей, тяготѣющихъ къ нашей кавказской границѣ. Въ этихъ видахъ оно и вступило въ переговоры съ французскимъ синдикатомъ Салландрузъ-де-Ламорне, вылившіеся уже теперь въ весьма опредѣленныя предположенія, поддерживаемыя и Французскимъ Правительствомъ. Какъ бы отрицательно мы ни относились къ этимъ предположеніямъ, у насъ нѣтъ твердой точки опоры для противодѣйствія имъ, такъ какъ въ соглашеніи 1900 года предусмотрѣна возможность сооруженія желѣзнодорожныхъ линій въ обсуждаемомъ районѣ на средства турецкой казны и мы не можемъ, конечно, воспрепятствовать заключенію Оттоманскимъ Правительствомъ иностранныхъ займовъ на проведеніе желѣзныхъ дорогъ тамъ, гдѣ оно считаетъ необходимымъ. Съ другой стороны, какъ справедливо отмѣтилъ Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, разрывъ, по нашему протесту, происходящихъ нынѣ между Турецкимъ Правительствомъ и французскимъ синдикатомъ переговоровъ грозилъ бы передачею всего предпріятія въ германскія или американскія руки, что, само собою разумѣется, представлялось бы для насъ совершенно нежелательнымъ.

Наконецъ, нельзя упускать изъ вида, что, во время происходившихъ между нашимъ бывшимъ Посломъ въ Константинополѣ и Портою переговоровъ по разсматриваемому

321

вопросу, со стороны Русскаго Правительства не было заявлено формальнаго протеста. Напротивъ того, Гофмейстеръ Чарыковъ отнесся весьма сочувственно къ мысли о продолженіи турецкой сѣти на востокъ по направленію къ нашей границѣ, полагая, что соединеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ съ турецкими облегчило бы, въ случаѣ военнаго столкновенія съ Турціею, наши наступательныя противъ нея дѣйствія. Считаясь съ изложенными заявленіями нашего бывшаго Посла въ Константинополѣ и имѣя въ виду, что Особое Совѣщаніе, при разсмотрѣніи въ 1910 году вопроса о сооруженіи Самсунъ-Сивасской линіи, признало возможнымъ отказаться отъ устарѣвшаго соглашенія 1900 года, Совѣтъ Министровъ находитъ, что противодѣйствовать нынѣ заключенію Турціею съ французскимъ синдикатомъ проектируемаго договора было бы нецѣлесообразно, причемъ намъ оставалось бы лишь, войдя въ переговоры съ Французскимъ Правительствомъ, попытаться либо исключить особенно вредныя для насъ линіи изъ договора съ французами, либо всемѣрно отдалить срокъ ихъ осуществленія. Оцѣнивая съ точки зрѣнія нашихъ интересовъ намѣчаемую въ Малой Азіи желѣзнодорожную сѣть, Совѣтъ Министровъ не могъ не замѣтить, что противъ постройки линіи Самсунъ-Сивасъ-Харпутъ Военное Министерство не возражаетъ и лишь отвѣтвленіе сей линіи отъ Чалты на востокъ къ Эрзинджану и далѣе на Пекериджъ и Эрзерумъ, существенно облегчающее Турціи подвозъ ея войскъ къ нашей Кавказской границѣ, признается опаснымъ для обороны Кавказа. Если въ настоящее время Оттоманское Правительство въ состояніи сосредоточить у нашей границы 300.000 армію, то съ окончаніемъ постройки упомянутыхъ линій численность турецкихъ войскъ на этомъ театрѣ войны можетъ быть легко доведена до 600.000 человѣкъ. Линія же Трапезондъ-Пеке-

ридж, содѣйствуя проникновенію иностранныхъ товаровъ въ западную Персію, по свидѣтельству Министра Торговли и Промышленности, нанесетъ несомнѣнный ущербъ нашей торговлѣ съ этою страною. Нѣкоторымъ въ семъ отношеніи успокоеніемъ можетъ служить лишь то обстоятельство, что, въ виду значительныхъ техническихъ трудностей сооруженія линіи Пекериджъ-Трапезондъ и огромной стоимости ея, достигающей до 600.000 франковъ за километръ, постройка названной линіи едва ли можетъ состояться въ близкомъ будущемъ, тѣмъ болѣе, что самъ французскій синдикатъ предполагаетъ или вовсе отказаться отъ ея постройки или отложить ея сооруженіе до позднѣйшаго времени. Иначе стоитъ вопросъ о проведеніи желѣзной дороги къ востоку отъ Чалты въ направленіи на Пекериджъ и Эрзерумъ. Хотя французы и предлагаютъ ограничиться на первое время постройкою дороги лишь до Эрзинджана, съ тѣмъ, чтобы относительно сооруженія послѣднихъ участковъ на Пекериджъ и Эрзерумъ заключено было особое финансовое соглашеніе, тѣмъ не менѣе необходимо учитывать настойчивое стремленіе Турціи осуществить въ скорѣйшемъ времени именно эту линію, создающую значительныя облегченія для сосредоточенія турецкой арміи въ Эрзерумѣ. При изъясненныхъ условіяхъ трудно расчитывать на возможность, путемъ соглашенія съ Турецкимъ Правительствомъ, склонить его къ отказу отъ сооруженія желѣзной дороги отъ Чалты черезъ Эрзинджанъ на Эрзерумъ. Поэтому, предпочтительнѣе было бы, не вступая въ дальнѣйшіе съ Портою переговоры по настоящему вопросу, обратиться за содѣйствіемъ для отсрочки сооруженія означенныхъ линій къ Французскому Правительству. Съ тѣмъ вмѣстѣ, ему слѣдовало бы разъяснить, что сооруженіе желѣзной дороги по направленію къ нашей кавказской границѣ представляетъ существенную угрозу нашему стратегическому положенію и

неминуемо вызоветъ усиленіе войскъ Кавказскаго военнаго округа, съ соотвѣтственнымъ ослабленіемъ нашей военной силы на западно-европейскомъ фронтѣ. Можно надѣяться, что такого рода разъясненія не останутся безуспѣшными, ибо самъ французскій синдикатъ предполагаетъ ограничиться на первое время постройкою желѣзнодорожной линіи отъ Самсуна на Сивасъ и Харпутъ и вѣтви отъ Чалты до Эрзинджана, отложивъ до позднѣйшаго времени продолженіе послѣдней линіи на востокъ и сооруженіе участка Пекериджъ-Трапезондъ, причемъ, согласно послѣднимъ свѣдѣніямъ, французы соглашаются отдалить срокъ приступа къ постройкѣ участка Чалты-Эрзинджана на десять лѣтъ отъ начала постройки. При подобныхъ условіяхъ, сооруженіе проектируемыхъ линій, по мнѣнію Совѣта Министровъ, не можетъ вызывать съ нашей стороны особо серьезныхъ опасеній, такъ какъ, если даже турецкія желѣзныя дороги черезъ 10-12 лѣтъ будутъ доведены до Эрзерума, то все-же протяженіе отъ этого конечнаго пункта турецкой рельсовой сѣти до нашей границы составитъ около 130 верстъ. Между тѣмъ, какъ разъяснилъ Министръ Путей Сообщенія, ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ въ послѣднее время принимаются всѣ мѣры къ скорѣйшему выполненію намѣченной Военнымъ Министерствомъ программы развитія рельсовой сѣти на Кавказѣ. Въ самомъ непродолжительномъ времени на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ Статсъ-Секретаремъ Рухловымъ вносится подробный планъ производства изысканій Перевальной черезъ главный Кавказскій хребетъ дороги. Постройка стратегической желѣзнодорожной линіи отъ Карса къ турецкой границѣ также ведется самымъ энергичнымъ образомъ, и въ 1913 году рельсы будутъ уложены до Сарыкамыша. На послѣднемъ участкѣ этой линіи отъ Сарыкамыша до Караургана, протяженіемъ всего въ 38 верстъ, изысканія уже закончены, и осенью настоящаго года законопроектъ объ отпускѣ

средствъ на приступъ къ его сооруженію будетъ внесенъ на законодательное разсмотрѣніе. Такимъ образомъ, если означенный законопроектъ будетъ одобренъ къ началу 1913 года, то къ 1916 году мы будемъ располагать непрерывною рельсовою линіею до самой турецкой границы.

По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ, Совѣтъ Министровъ приходитъ къ заключенію, что, не имѣя юридически твердыхъ основаній для воспрепятствованія Турціи въ развитіи ея рельсовой сѣти въ Малой Азіи, представлялось бы въ настоящемъ случаѣ наиболѣе правильнымъ не возражать противъ заключенія Портою окончательнаго съ французскимъ синдикатомъ контракта на сооруженіе намѣчаемыхъ въ сѣверо-восточной части Малой Азіи желѣзнодорожныхъ линій, съ тѣмъ, чтобы путемъ переговоровъ съ Французскимъ Правительствомъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ попыталось достигнуть исключенія изъ упомянутаго контракта линій Чалта-Эрзерумъ и Трапезондъ-Пекериджъ или, по крайней мѣрѣ, значительнаго отдаленія времени приступа къ сооруженію означенныхъ дорогъ.

Объ изложенномъ Совѣтъ Министровъ пріемлетъ долгъ всеподданнѣйше доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

Подлинный журналъ подписанъ Г.г. Предсѣдателемъ и Членами Совѣта Министровъ и скрѣпленъ Управляющимъ дѣлами Совѣта.

Съ подлиннымъ вѣрно: Начальникъ Отдѣленія Канцеляріи
Совѣта Министровъ

Довѣрительно

СОВѢТЪ МИНИСТРОВЪ.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

28 Іюня 191 года.

№ 4036.

Того же содержанія:

Мин. Пут. Сообщ. № 4037
Воен. Мин-ру № 4038
Мин. Т. и Пром. № 4039
Госуд. Контр-ру № 4040
Нам-ку И. В. на Кавказѣ № 4041

Господину Министру Иностранныхъ Дѣлъ.

Имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству копію съ Высочайше утвержденнаго 23 сего Іюня особаго журнала Совѣта Министровъ [10 Мая 1912 года, по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Малоазіатской Турціи.

Управляющій дѣлами Совѣта (подписалъ) Плеве.

326

Довѣрительно.

УПРАВЛЯЮЩІЙ

дѣлами

СОВѢТА МИНИСТРОВЪ.

28 Іюня 1912 г.

№ 4042

Его Пре-ву С. Θ. Веберу.

Милостивый Государь,

Сергѣй Θеодоровичъ.

Имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству копію съ Высочайше утвержденнаго 23 сего Іюня особаго журнала Совѣта Министровъ 10 Мая 1912 года, по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Малоазіатской Турціи.

Примите, Милостивый Государь, увѣренія въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.

Подписалъ: Н. Плеве.

387

Совершенно довѣрительно.

О русскихъ и германскихъ желѣзнодорожныхъ интересахъ въ Персіи.

Съ точки зрѣнія нашихъ экономическихъ интересовъ въ Персіи, продолженіе вглубь этой страны отвѣтвленій Багдадской линіи представляется въ слѣдующемъ видѣ.

На основаніи ст. 1 и 12 конвенціи общества Багдадской дороги съ Оттоманскимъ правительствомъ отъ 5 марта 1903 г., общество это имѣетъ право на сооруженіе цѣлаго ряда вѣтокъ, направленныхъ въ границѣ Персіи, въ Ханыкину, Мардину, Эрбилю, Тускурматли и т. д. Наибольшее вниманіе удѣляется при этомъ отвѣтвленію Садидже—Ханыкинъ, что можно усмотрѣть какъ изъ помѣщенія права на постройку этой вѣтки въ ст. 1 упомянутой конвенціи, такъ и изъ того факта, что турецкое министерство общественныхъ работъ, въ бытность министромъ Габріэля-Эффенди-Нурадунгіана, признавало необходимымъ осуществить эту линію во вторую очередь, изъ четырехъ очередей наиболѣе желательныхъ линій, т. е. одновременно съ проведеніемъ самой магистрали Багдадской желѣзной дороги отъ Гелифа до Багдада (Programme du Ministère des travaux publiques 1909, ст. 66).

На основаніи дополнительной конвенціи отъ 2 іюня 1908 г. Оттоманское правительство предоставило обществу Багдадской дороги приступить къ постройкѣ 840 километровъ, начиная отъ ст. Бульгурлу и заканчивая эту часть линіи въ 25 километрахъ за ст. Гелифъ, отъ которой до Багдада остается 645 километровъ. Наибольшій срокъ постройки опредѣленъ въ 8 лѣтъ. Впрочемъ, германскій повѣренный въ дѣлахъ въ Константинополѣ Г. ф. Миколь высказывалъ въ частной бесѣдѣ осенью 1909 г. увѣренность, что линія дойдетъ къ 1914 г. даже до Моссула. Это, конечно, зависитъ отъ цѣлаго ряда обстоятельствъ, въ числѣ коихъ занимаютъ видное мѣсто общее финансовое состояніе Турціи, едва ли способное вынести въ ближайшемъ будущемъ увеличеніе тяжелаго бремени гарантіи по Багдадской линіи, въ размѣрѣ номинальной суммы турецкой государственной ренты въ 270.000 франковъ или 15.500 франковъ въ годъ за каждый километръ пути (ст. 35 конвенціи).

(1)-7
1910

(Въ настоящее время работа начата и произведенъ выпускъ займа, обезпечивающаго половину указанныхъ выше 840 километровъ). Признавая приведенное выше мнѣніе представителя Германіи слишкомъ оптимистическимъ, нельзя все же не имѣть въ виду, что въ скоромъ времени, измѣряемомъ годами, а отнюдь не десятилѣтіями, обществу Багдадской дороги можетъ удаться приступить къ сооруженію и дальнѣйшихъ участковъ линіи, и одновременно съ ними, согласно сдѣланному выше указанію, и вѣтки Садидже—Ханыкинъ.

Этой вѣткой опредѣляется то направленіе, которое считается стоящими во главѣ предпріятія Багдадской желѣзной дороги лицами наиболѣе важнымъ какъ относительно Персіи въ частности, такъ и относительно того міроваго пути, въ широкомъ смыслѣ, какимъ является Иранъ. Въ 1909 г. директоръ Deutsche Bank фонъ-Гвиннеръ, выведенный изъ себя нападками въ англійской печати, помѣстилъ въ (іюнь 1909 г.) статью за своею подписью, въ которой прямо говоритъ о возможности сооруженій желѣзнодорожной линіи «отъ Багдадской дороги въ Индію черезъ Исфагань и далѣе до пути Александра Македонскаго».

Въ самомъ дѣлѣ, если изучить внимательно возможное значеніе Багдадской дороги, какъ міроваго пути въ Индію, то оказывается слѣдующее.

Продолженіе Багдадской линіи отъ ея предполагаемаго конечнаго пункта въ Персидскомъ заливѣ по южному морскому побережью Персіи связано съ громадными техническими затрудненіями. Постройка 2.000 километровъ, пересѣкающихъ всѣ горныя цѣпи Персіи, потребуетъ громадныхъ и весьма длительныхъ усилій и чрезмѣрныхъ затратъ. Къ тому же, самое приближеніе Багдадской линіи къ Персидскому заливу еще очень отдалено во времени и связано съ первостепенными затрудненіями политическаго и финансоваго характера. На этомъ основаніи мысль объ иномъ пути черезъ Персію является со стороны германскихъ дѣятелей вполнѣ правильнымъ выводомъ изъ существующаго положенія. Направленіе Ханыкинъ—Керманшахъ—Тегеранъ, технически тоже не принадлежащее къ числу легко осуществимыхъ, позволило бы, при продолженіи линіи изъ Тегерана на Кирманъ и далѣе, осуществить прямой путь въ Индію черезъ Константинополь, общимъ протяженіемъ Калэ—Ахмедабадъ болѣе 8.500 верстъ; направленіе на Тегеранъ, рекомендуемое фонъ-Гвиннеромъ, который съ нѣмецкой стороны является spiritus movens въ этомъ дѣлѣ, нѣсколько короче, а именно 8.250 верстъ. Всѣ же обѣ линіи весьма значительно превосходятъ проектъ длиною прямого транзитнаго пути черезъ Россію, который, на основаніи провѣренныхъ въ самое послѣднее время вычисленій, доводитъ все разстояніе по

желѣзной дорогѣ отъ Калэ до Ахмедабада до 7.800 верстъ. Если же принять во вниманіе, что тарифы желѣзныхъ дорогъ, по коимъ проходитъ линія Калэ—Вѣна—Константинополь—Ханыкинъ—Исфагань—Ахмедабадъ, настолько выше стоимости проѣзда по линіи Калэ—Ростовъ—Баку—Ахмедабадъ, что разница составляетъ на одинъ билетъ I класса около ста рублей, то позволительно высказать сомнѣніе въ осуществимости транзитнаго пути въ Индію при помощи Багдадской линіи въ случаѣ сооруженія другого болѣе прямого и дешеваго пути. Тутъ, разумѣется, будутъ имѣть большое значеніе и соображенія чисто финансоваго свойства, ибо если зайдетъ рѣчь о конкуренціи линіи, уже построенной по кратчайшему и наиболѣе дешевому пути, то при всемъ патріотизмѣ подлежащихъ финансовыхъ сферъ едва ли найдутся громадныя суммы для дѣла, покоящагося на столь шаткомъ основаніи. Однако, этотъ вопросъ будетъ поставленъ совершенно инымъ образомъ; если ко времени приступа къ постройкѣ участка Гелифъ—Багдадъ и вѣтки Садидже—Ханыкинъ еще не будетъ существовать или не будетъ, по крайней мѣрѣ, строиться кратчайшій путь въ Индію въ видѣ желѣзной дороги Баку—Кирманъ и далѣе черезъ Белуджистанъ. Тогда уже нельзя будетъ сравнивать ни разстояній, ни тарифовъ, ибо и тѣ, и другіе имѣютъ громадное значеніе въ случаѣ конкуренціи, но при проектированіи одного направленія, не подвергающагося соперничеству уже существующей линіи, и лишнія пятьсотъ верстъ и лишніе сто рублей покажутся черезчуръ мелкимъ препятствіемъ по сравненію съ великой исторической задачей, которой явится созданіе быстраго сухопутнаго пути въ Индію. При этомъ германскіе предприниматели смогутъ опереться на право, пріобрѣтенное им в вѣткой къ Ханыкину и тѣми переговорами, которые Германское Правительство вело и будетъ вести въ связи съ продолженіемъ этой и другихъ вѣтокъ Багдадской линіи въ предѣлахъ Персіи.

Обращаясь къ вопросу о значеніи линіи на Ханыкинъ для Персидскаго рынка въ частности, нужно прежде всего вспомнить о тѣхъ мотивахъ, которые повели къ закрытію транзита иностранныхъ товаровъ черезъ Батумъ. Разстояніе отъ Батума до Тегерана, принимая во вниманіе существующую желѣзнодорожную сѣть, равно 1.420 верстамъ. Этотъ пробѣгъ почитался черезчуръ удобнымъ и краткимъ для выгружаемыхъ въ Батумѣ иностранныхъ товаровъ, которые явились для русской торговли опасными конкурентами на сѣверо-персидскомъ рынкѣ. Между тѣмъ, легко вычислить, что изъ порта Мерсины въ Средиземномъ морѣ, соединенномъ желѣзной дорогой съ г. Аданой на Багдадской линіи, до Тегерана, по Багдадской дорогѣ и по линіи Ханыкинъ—Керманшахъ—Тегеранъ,

всего 1.900 верстъ. Разница въ провозной платѣ, соотвѣтствующая тѣмъ 500 верстамъ, на кои линія Мерсина—Тегеранъ длиннѣе линіи Батумъ—Тегеранъ, настолько мала, что она не имѣетъ никакого значенія по сравненію со ставками таможенныхъ пошлинъ, путемъ взиманія коихъ мы преградили иностраннымъ товарамъ доступъ транзитомъ въ Персію [1]. Къ этому необходимо присовокупить, что проложеніе желѣзной дороги отъ порта Александретты къ Багдадской линіи еще значительно уменьшитъ эту разницу. Поэтому можно сказать, что сооруженіе желѣзнодорожной линіи Садидже—Ханыкинъ—Тегеранъ (около 720 верстъ) равносильно для насъ открытію транзита черезъ Батумъ. Для нашей торговли въ нѣкоторыхъ пунктахъ въ силу ихъ географическаго положенія, какъ то въ Хамаданѣ, эта линія, быть можетъ, и опаснѣе отмѣны указаннаго запрета.

Приведенныя выше соображенія вполнѣ подтверждаютъ то общее положеніе, что настала пора измѣнить примѣняемыя до сихъ поръ способы защиты нашей торговли въ Персіи. Не касаясь вопроса о безпошлинномъ пропускѣ транзитомъ иностранныхъ товаровъ черезъ Батумъ, требующаго особаго обсужденія, слѣдуетъ однако остановиться, въ рамкахъ настоящей записки, на вопросѣ о совершенной необходимости вознаградить русскіе интересы за тотъ ущербъ, который будетъ нанесенъ имъ неминуемымъ, быть можетъ, движеніемъ впередъ со стороны Багдадской дороги. (При этомъ безразлично, кто будетъ строить эти вѣтки, значеніе коихъ обсуждается въ настоящей запискѣ независимо отъ этого вопроса).

Едва ли въ указанномъ отношеніи возможно оспаривать желательность скорѣйшаго проведенія желѣзнодорожной линіи отъ нашего естественнаго воднаго пути съ Поволжья, Каспійскаго моря, вглубь Персіи; это необходимо хотя бы и потому, что въ такомъ случаѣ нашимъ соперникамъ придется бороться съ нами и вытѣснять насъ съ твердо занятой позиціи, а безъ желѣзной дороги, безъ правильно поставленныхъ путей сообщенія и условій транспортированія торговля всегда стоитъ на слабомъ основаніи и неспособна выдержать организованнаго натиска. Правительство съ своей стороны принесло всѣ возможныя жертвы, и въ видѣ запрета транзита черезъ Батумъ, и въ формѣ чисто фискальныхъ облегченій для нашего вывоза. Въ этомъ направленіи итти далѣе некуда, а остановиться въ неподвижномъ ожиданіи заранѣе извѣстныхъ и подлежащихъ учету событій — означаетъ сдать позицію безъ боя.

---

[1]) Впрочемъ можно привести обоснованные цифрами доводы въ пользу того, что фискальныя мѣры какъ то возвращеніе акцизовъ и пошлинъ, оказали большее вліяніе, чѣмъ этотъ запретъ.

329

Такимъ образомъ очевидно, что вопросъ о проведеніи желѣзнодорожнаго пути черезъ Персію становится теперь дѣломъ не терпящимъ никакого отлагательства какъ съ точки зрѣнія включенія Россіи въ мировой транзитный путь, такъ и ради охраны интересовъ нашей торговли въ Персіи.

С.-Петербургъ.
29 октября 1910 года.

Ц. Г. И. А. Л.

В настоящей единице хранения

№ 612 оп. № 5 ф. № 1276

337 листов

20/III-56 Зуб

18/IV-57 [illegible]

328 (Триста двадцать восемь) + 1 - 2 = 328 листов

Подпись

Л. Прокудин Лит. № 125 Андреева 17/III-58

Л.

№ 3-4. по техн. усл.

ГАУ МВД СССР
Ленинград. Реставрац. Мастерск.
Дезинфекция 4/VI 56

ГАУ МВД СССР
29/VI 1956

Центральный Государственный Исторический Архив в г. Ленинграде.

Заказ № 11.

Фонд № 1276

Опись № 5

Дело № 612

Реставрационные Мастерские ГАУ МВД СССР в г. Ленинграде.

Дата: 13./I. 60 г. Оператор: Пахомова

Количество кадров: 372